

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# Le Connaissancement reçu pour Embarquement

---

## THÈSE

*Présentée et soutenue le 13 Novembre 1929, à 14 heures*

PAR

JEAN GERVAIS DE ROUVILLE

---

### JURY :

PRÉSIDENT : G. RIPERT, *Professeur*  
SUFFRAGANTS { MM. WAHL, *Professeur*  
CASSIN, *Professeur*

---

**Imprimeries  
Les Presses Modernes**

45, Rue de Maubeuge

PARIS

—  
1929







UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# Le Connaissancement reçu pour Embarquement

---

## THÈSE

*Présentée et soutenue le 13 Novembre 1929, à 14 heures*

PAR

JEAN GERVAIS DE ROUVILLE

---

### JURY :

PRÉSIDENT : G. RIPERT, *Professeur*  
SUFFRAGANTS { MM. WAHL, *Professeur*  
CASSIN, *Professeur*

---

**Imprimeries  
Les Presses Modernes**

43, Rue de Maubeuge

PARIS

—  
1929

---

*La Faculté n'entend donner ni approbation, ni improbation, aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.*

---



## AVANT-PROPOS

---

*Il est malheureusement bien connu à l'heure actuelle que l'Etat de notre Marine Marchande laisse fort à désirer. Il n'est pas sans intérêt de remarquer que même avant la guerre les gens clairvoyants jetaient déjà le cri d'alarme.*

*Il n'est pas non plus bien rassurant de constater que l'on pourrait reprendre aujourd'hui les termes mêmes dont ils se servaient pour exprimer leurs appréciations.*

*Dans l'avant-propos d'une étude remarquable présentée sous forme de thèse en 1908, à la Faculté de Droit de Paris, M. TALLAVIGNES D'ANGLES, cherchant à pénétrer les causes d'une décadence manifeste de la Marine Marchande, écrivait ce qui suit : « La lutte des chargeurs et des armateurs au sujet des connaissements et des clauses d'exonération qui s'y rapportent, tout comme la lutte des armateurs et des constructeurs au sujet des primes, objet de tant*

*d'ouvrages et de tant de débats, n'est qu'un des épisodes de cette longue histoire de la décadence maritime française; bien plus cette hostilité entre collaborateurs qui devraient unir tous leurs efforts contre la concurrence étrangère, ces plaintes continuelles, ces exigences de jour en jour plus impérieuses de la main-d'œuvre, à mesure que grandissent les aspirations sociales modernes; cette singulière habitude de se tourner vers le législateur pour aplanir les petites difficultés au détriment des bonnes initiatives, et ne plus vouloir recourir à lui ensuite, lorsque son intervention paraît devoir être indispensable, sont autant d'indices graves qu'une réforme générale s'impose, et qu'il est grand temps d'agir ».*

*Tout cela est excellemment dit, et les intentions de l'auteur sont louables, mais il nous semble cependant que le débat doit être singulièrement élevé; le développement d'une branche de l'activité nationale dépend beaucoup moins que l'auteur ne paraît le penser de la valeur de la législation et de la volonté des individus; les éléments de prospérité ne se développent que sur un terrain favorable, et les conditions d'existence de ce terrain sont indépendantes de la volonté humaine; les développements de ce genre sont subordonnés à une sorte de déterminisme universel, auquel l'individu ne peut rien. Sous réserve de ces observations, nous nous empres-*

sons de reconnaître qu'une bonne législation peut faciliter certains développements qu'une législation funeste aurait pour conséquence de retarder, mais il faut maintenir nettement que là se borne le rôle de la législation.

*Est-ce à dire donc qu'il faille se laisser aller au découragement au seuil même de cette étude : cela est bien loin de notre pensée; sans doute le rôle du législateur est mince; si le courant des faits est défavorable, il est difficile d'y remédier, mais il ne faut pas oublier que nous sommes ici sur le terrain juridique et que si le rôle de la législation française ne peut être que minime dans le relèvement de la marine marchande, la science juridique française peut concourir à l'effort général tendant à découvrir les règles de la réglementation la meilleure en matière de droit maritime et conserver ainsi la place prépondérante qui a toujours été la sienne dans l'étude des questions internationales.*

*On ne peut nier que les études doctrinales peuvent dans tous les domaines et dans une certaine mesure faciliter l'évolution favorable de la législation et nous ne saurions omettre au début de notre étude sur le connaissance reçu pour embarquement de noter tout particulièrement la publication de droit maritime qui porte le nom de Revue de Droit Maritime Comparé et qui assure le rayonne-*

*ment de la science juridique française en matière de droit maritime. C'est aux travaux parus dans cette revue sur le sujet très à l'ordre du jour que constitue le connaissance reçu pour embarquement que nous nous proposons d'apporter ici une modeste contribution.*

---

## INTRODUCTION

---

La réglementation des conventions relatives aux transports des marchandises qui s'est révélée nécessaire dès la plus haute antiquité a été précisée dans l'Ordonnance de la Marine au livre III « des contrats maritimes ». Le législateur de 1807 reprend pour la plus grande partie les dispositions de cette ordonnance. Il distingue deux écrits destinés à faire la preuve des conventions du transport : la charte-partie, appelée autrefois, police d'affrètement destinée à prouver la conclusion du contrat de transport; le connaissement, appelé autrefois police de chargement dont le rôle est de prouver l'exécution du contrat en établissant que les marchandises ont été prises en charge par le Capitaine et embarquées sur le navire.

Il semble donc résulter des dispositions des articles 273, 271 et suivants que seule la charte-partie peut prouver le contrat de transport, le connaisse-

ment ayant pour seul objet la preuve du chargement.

Nous verrons que les usages en matière de transport maritime se sont écartés du principe posé par le Code de Commerce et qu'en pratique la dualité n'est plus observée.

La charte-partie n'est plus employée que dans deux cas : a) dans le cas d'affrètement total du navire car, en général, le contrat d'affrètement est conclu longtemps avant le chargement des marchandises et il est indispensable de régler les conditions du contrat bien avant que les marchandises ne soient chargées et le connaissement délivré. Bien entendu, si l'exécution devait se faire immédiatement la charte-partie ne serait plus indispensable et l'armateur pourrait délivrer un connaissement unique correspondant à l'ensemble de la cargaison ou même plusieurs connaissements ce qui facilite de beaucoup les opérations partielles de vente de la cargaison.

b) la charte-partie est également nécessaire dans le cas où l'expéditeur traite pour le transport d'une certaine quantité de marchandises à certaines époques par navires à désigner. Evidemment la charte-partie est alors indispensable puisque les connaissements ne pourront être dressés que lorsque

les marchandises seront embarquées ultérieurement.

Le connaissement, au contraire, joue à l'époque actuelle un rôle considérable. Les rédacteurs du Code de Commerce l'avaient surtout envisagé comme une reconnaissance de la prise en charge par le capitaine. Actuellement, non seulement, il fait preuve du chargement, mais il prouve le contrat de transport lui-même et, donnant au porteur le droit de se faire délivrer la marchandise, il constitue un titre de possession réelle de la marchandise et joue ainsi un rôle d'instrument de crédit incomparable.

Mais bien que son rôle ait pris une importance considérable dans la pratique moderne, le connaissement n'en reste pas moins légalement soumis aux seules dispositions du Code de Commerce concernant ce document.

Il n'apparaîtra pas étonnant, en présence d'une telle évolution du connaissement que les prescriptions légales de 1807 visant cette institution aient bientôt paru trop étroites : la forme des connaissements s'est quelque peu modifiée en pratique et les énonciations imposées par le Code de Commerce ne sont pas toujours régulièrement insérées dans le connaissement moderne.

Nous verrons, par exemple, que le législateur

exige que le nom du navire qui fera le transport soit expressément stipulé et que le connaissement soit signé par le capitaine; or, la plupart du temps ces prescriptions ne sont pas observées. Cela n'a pas été sans soulever de nombreuses difficultés et la doctrine comme les tribunaux ont eu, à de multiples reprises à examiner la question de savoir si ces « irrégularités » n'enlevaient pas au connaissement son véritable caractère à l'égard de la loi et si l'on devait, malgré tout, le considérer comme un connaissement régulier susceptible de jouer le triple rôle dévolu à ce document.

À l'heure actuelle l'on peut dire qu'aucune difficulté ne subsiste sur les deux points particuliers que nous avons signalés. Le connaissement même non signé par le capitaine, le connaissement laissant à l'armateur la liberté de transborder la marchandise d'un navire sur un autre ou même de charger sur le navire qui lui plaît, est universellement considéré comme un connaissement régulier.

Une nouvelle difficulté du même ordre est apparue vers le milieu du dix-neuvième siècle, par suite de l'évolution des usages maritimes.

Rappelons tout d'abord que l'article 282 du Code de Commerce exige que le connaissement soit signé dans les vingt-quatre heures du chargement.

Avant l'apparition des grandes compagnies de navigation, et alors que les transports de marchandises se faisaient sur les navires appartenant à de petits armateurs particuliers ne possédant qu'un petit nombre d'unités, cette prescription de l'article 282 ne soulevait aucune difficulté d'application : les expéditeurs apportaient leurs marchandises sur le quai lorsque le navire avait accosté et les marchandises étaient chargées immédiatement par les soins du capitaine ou de tel autre préposé de l'armateur. Le connaissement était alors dressé par le capitaine et délivré à l'expéditeur. C'était donc réellement un reçu des marchandises délivrées après leur chargement conformément aux prescriptions de l'article 282.

Mais les usages se sont modifiés avec l'apparition des compagnies de navigation à ligne régulière, et le développement considérable du trafic maritime. Les expéditeurs ont cessé de se rendre au port à l'arrivée du navire pour faire charger leurs marchandises. Ils ont pris l'habitude d'envoyer leurs marchandises dans les hangars et dans les dépôts installés par les armateurs aux abords du quai de départ et le préposé de la compagnie leur délivre alors une pièce reconnaissant la prise en charge des marchandises mais non leur chargement, et ne portant pas la plupart du temps le

nom du navire sur lequel le transport devra être effectué.

Cette pièce à laquelle il est d'usage de donner le nom de connaissement reçu pour embarquement, qui ne constate pas le chargement des marchandises mais simplement la prise en charge par l'armateur dans ses magasins en vue d'un embarquement ultérieur et qui souvent ne précise pas le navire sur lequel le chargement devra se faire non plus que le délai dans lequel l'embarquement se fera, cette pièce constitue-t-elle un connaissement, présente-t-elle les caractères réels et multiples du connaissement régulier ? Telle est la question que nous nous proposons d'examiner dans notre étude.

Après avoir précisé les caractères propres du connaissement régulier considérés au triple point de vue de la preuve du contrat de transport, de la preuve du chargement et de la possession des marchandises, nous passerons en revue les principales études doctrinales qui ont paru sur la question ainsi que les principales décisions jurisprudentielles rendues sur la matière tant en France qu'à l'étranger.

Après avoir ensuite indiqué la solution qui nous paraît devoir être donnée au problème nous examinerons les avantages pratiques du connaissement reçu pour embarquement et les réformes qui

semblent s'imposer pour faire de ce document un instrument vraiment pratique des transactions maritimes.

\*

\* \*

### LE CONNAISSEMENT

Nous avons indiqué précédemment que le connaissance dont le rôle était assez limité au moment de la rédaction du Code de Commerce, était devenu l'instrument principal des transports maritimes. Il présente trois caractères principaux correspondant au rôle multiple qu'il est appelé à jouer :

1° Il constitue la preuve du contrat de transport.

2° Il fait la preuve du chargement des marchandises.

3° Il constitue un véritable titre de possession des marchandises.

Nous allons examiner le connaissance à ce triple point de vue.

#### *A) Notions générales*

Voyons tout d'abord comment se présente le connaissance dans sa forme habituelle.

Sous sa forme matérielle le connaissance est

un imprimé dressé par la compagnie de navigation qui contient des indications au recto et au verso. Au recto se trouve la formule de reçu des marchandises avec un tableau indiquant la nature des marchandises, leur nombre, leur poids et leur valeur. Au verso sont insérées les clauses des conditions du transport.

Au terme de l'article 282 le connaissement doit être rédigé en quatre exemplaires destinés l'un au capitaine « le connaissement chef » permettant à ce dernier de conserver la preuve de ce qu'il a reçu; l'autre au chargeur pour qu'il puisse établir ce qu'il a livré au capitaine, le troisième à l'armateur pour le cas où celui du capitaine se perdrait, le dernier au destinataire pour lui permettre de réclamer la marchandise à l'arrivée.

Il faut remarquer d'ailleurs qu'en pratique on ne dresse que deux exemplaires du connaissement, celui du chargeur qui est ensuite expédié au destinataire et celui du capitaine.

L'inconvénient de la pluralité d'exemplaires est, en général, atténué par ce fait que dans la plupart des cas en pratique chaque connaissement porte le nombre d'exemplaires créés; tous les imprimés des grandes compagnies de navigation portent cette indication.

*Les énonciations* que doivent contenir les con-

naissements sont précisées par l'article 282 du Code de Commerce, mais dans la pratique bien des clauses prescrites par la loi sont omises et, au contraire, sont insérées d'autres clauses non prévues par le Code.

Si l'on suit la classification de ces clauses suggérées par M. le Professeur RIPERT, on distingue quatre énonciations principales :

a) *Nom des parties* : le nom du chargeur, le nom du capitaine et le nom du destinataire doivent être, au terme de l'article 282, insérés dans les connaissements. En pratique bien souvent le nom du destinataire fait défaut, les connaissements étant fréquemment au porteur ou à l'ordre du chargeur.

b) *les marchandises*.

c) *le navire et le voyage* : là, encore la pratique a innové, et le connaissement des grandes compagnies de navigation contient, à la suite du nom du navire, des clauses telles que « ou par tout autre », « par l'un des suivants ». Il réserve également au capitaine le droit de transborder, en tout temps, même avant le départ sur un autre navire de la compagnie ou sur un navire étranger. Ces clauses annexes du connaissement couramment en usage à l'époque actuelle ont pour notre étude une très grosse importance en ce qui concerne le rappor-

chement du connaissement ordinaire du connaissement reçu pour embarquement. Nous aurons donc l'occasion de revenir sur ce point.

d) *Les conditions du transport* : l'article 282 ne prescrit que l'indication du frêt. Nous verrons plus loin que depuis l'évolution du connaissement toutes les clauses précisant les conditions du transport y sont en pratique insérées.

Telles sont les énonciations qui se trouvent en pratique dans la plupart des connaissements modernes.

Indiquons enfin que le connaissement doit être *signé par le capitaine et par le chargeur*. En pratique d'ailleurs la signature du capitaine est remplacée par celle de l'agent des armateurs et cela ne saurait soulever aucune difficulté car en fait le capitaine ne peut agir qu'en qualité de préposé de l'armateur. Tout autre préposé peut donc signer à sa place pour le compte de l'armateur.

La signature du chargeur est exigé par la loi et son absence enlève au connaissement toute force probante à l'égard des tiers et des assureurs.

*Ces deux signatures doivent être données dans les vingt-quatre heures du chargement.*

Telles sont les indications que nous avons à fournir sur la forme du connaissement en général. Nous allons maintenant étudier le connaissement

au triple point de vue de la preuve du contrat de transport, de la preuve du chargement et de la possession des marchandises.

B) *Le connaissance et la preuve du contrat de transport.*

Nous avons montré, précédemment, comment, par suite de l'évolution des usages en matière de transports maritimes, le contrat de transport n'était plus que rarement prouvé par la charte-partie mais bien par le connaissance lui-même. Et cette conception nouvelle est née de cette idée que le connaissance, délivré à la suite de la remise à l'armateur des marchandises à transporter et du chargement de celles-ci sur le navire, démontre, sans aucun doute, l'existence du contrat. Et c'est ainsi que progressivement l'utilité de la charte-partie à côté du connaissance s'est révélée très relative et la plupart des énonciations contenues à l'origine dans la charte-partie et nécessaires à la preuve du contrat de transport, ont été introduites dans le connaissance : indications relatives au mode de chargement et de déchargement, à l'arrimage, à la livraison, au transbordement et au règlement du frêt.

De même, sont insérées dans la plupart des connaissements les clauses relatives à la responsabilité de l'armateur (négligence, clauses d'exonération, et clauses de non responsabilité).

Mais, le connaissement pourra-t-il constituer un titre régulier de transport si comme cela s'est produit assez souvent la signature du chargeur manque. La jurisprudence semble admettre la négative en se basant sur ce fait que l'absence de signature du chargeur empêche d'établir que les clauses portées au connaissement, ont été acceptées par lui : « Le connaissement, dit la Cour Suprême, est dépourvu de tout effet légal lorsqu'il porte seulement la signature du transporteur, nul ne pouvant se créer un titre à soi-même » (Cassation 20 mai 1912).

Et la Chambre des Requêtes précise le 2 mars 1909 que dans le cas où la signature du chargeur manque l'action du réclamateur est basée non pas sur le connaissement mais uniquement sur le contrat verbal de transport qui s'est formé au lieu de l'embarquement.

### *C) Le connaissement et la preuve du chargement.*

Nous avons déjà indiqué que le véritable rôle attribué au connaissement par les Rédacteurs du

Code de Commerce était la reconnaissance des marchandises délivrées par le Capitaine. Il est bien certain que malgré son évolution le connaissement présente encore aujourd'hui ce caractère.

L'article 283 du Code de Commerce décide que le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entr'elles et les assureurs.

Rien d'étonnant à ce que le connaissement fasse foi entre les parties s'il est régulièrement signé par le capitaine et par le chargeur.

Si le chargeur n'a pas signé il semble bien que le fait par lui d'avoir accepté sans protestation doit être considéré comme une reconnaissance de l'exactitude du document. D'ailleurs en pratique il ne peut pas y avoir de difficulté sur le montant réel du chargement car le connaissement est rédigé sur la déclaration d'embarquement du chargeur.

Il est également parfaitement logique que l'article 283 autorise les assureurs à se prévaloir du connaissement régulièrement signé par les parties puisque le contrat de transport constitue « un fait matériel dont l'existence s'impose à tous ». Il semblerait même juste d'étendre cette faculté à tous les tiers tels que le prêteur à la grosse ou les autres chargeurs qui peuvent avoir intérêt à établir le transport des marchandises.

Même si le connaissement n'a pas été signé par le chargeur la jurisprudence, après quelques hésitations décide que le connaissement fait foi à l'égard des tiers.

Le connaissement fait donc sans aucun doute la preuve du fait même du chargement et si ses énonciations relatives aux marchandises transportées sont claires il fait également la preuve de la quantité et de l'état des marchandises chargées. Mais à ce dernier point de vue il faut bien noter que dans la pratique les choses ne se passent pas ainsi car l'armateur n'ayant pas le temps matériel de vérifier lors du chargement les marchandises qu'on lui remet, se refuse, presque toujours, à s'engager à ce sujet et la plupart des connaissements contiennent les fameuses clauses d'exonération telles que « poids inconnu », « poids et quantité inconnus », « que dit être, ou sans approuver ». Dans ce dernier cas le connaissement fait seulement la preuve du fait même du chargement.

D) *Le connaissement et la possession des marchandises.*

Dans son étude sur les « opérations sur marchandises embarquées » Monsieur Ripert rappelle fort

justement que la théorie actuelle en matière de vente d'après laquelle le transfert de la propriété se fait non pas au moment de la livraison de la chose vendue, mais dès que les consentements sont échangés, présente pour l'acquéreur un gros danger lorsque il ne peut prendre livraison de son achat immédiatement après l'échange des consentements. Il est donc extrêmement désirable pour l'acquéreur d'avoir le plus tôt possible la véritable possession de la chose. En matière de vente sur marchandises embarquées le problème est d'autant plus grave que les marchandises vendues sont en mer pour un délai plus ou moins long. Comment l'expéditeur va-t-il mettre son acheteur véritablement en possession des marchandises vendues; c'est ici que le connaissement va jouer un rôle particulièrement important. Si l'on se rappelle que rien ne s'oppose en droit à ce que l'on soit possesseur par l'intermédiaire d'un tiers on admettra sans peine que pendant leur voyage en mer les marchandises doivent être considérées comme en la possession de l'acquéreur mais par l'intermédiaire du Capitaine. Pour livrer la possession à son acquéreur le vendeur doit donc lui donner le moyen de se faire remettre les marchandises par le Capitaine. Il lui transmet donc dans ce but le connaissement, « or, dit Monsieur Ripert, le connaissement ce n'est pas seulement le

titre de la créance c'est la représentation de la marchandise à bord. Le chargeur qui remet le connaissement remet l'instrument de la possession elle même. Il renonce à la possession des marchandises comme il a renoncé à la propriété. L'acquéreur se trouve investi de la propriété par l'échange des consentements, de la possession par la remise du connaissement. »

C'est donc là le rôle particulièrement important du connaissement moderne. Il est l'instrument de la possession et son utilité sera d'autant plus grande qu'il pourra se transmettre facilement, transmettant avec lui la possession des marchandises qu'il représente.

Comment donc peut se transmettre le connaissement ? La forme de la transmission va dépendre naturellement de la forme du connaissement :

— Le connaissement peut être à personne dénommée. C'est-à-dire indiquer le nom du destinataire. Dans ce cas le destinataire a un droit direct contre le capitaine de réclamer la marchandise. Il est créancier du transporteur. C'est donc une créance qu'il cède s'il veut céder le connaissement, et il devra employer la voie de la cession de créance civile. Inutile de dire que les formalités exigées par l'article 1690 du Code civil (signification au débiteur ou

acceptation par acte authentique) rendent ce mode de transmission presque impossible.

— Le connaissement peut être aussi au porteur. Dans ce cas la transmission se fait par simple tradition. Il faut d'ailleurs noter que cette forme de connaissement est très dangereuse parce qu'elle fait courir au chargeur les risques de vol et de perte.

— Enfin le connaissement peut être à ordre et c'est là la forme la plus répandue. La transmission se fait par simple endossement. Le chargeur peut stipuler le connaissement à son ordre si les marchandises sont expédiées avant d'être vendues. Si le destinataire est connu, le connaissement sera à son ordre.

Le connaissement considéré comme instrument de la possession des marchandises et se transmettant sans difficulté pratique est devenu naturellement un remarquable instrument de crédit. Le chargeur ayant en mains un titre négociable représentant les marchandises embarquées s'empresse de « faire argent » de ce titre en l'escomptant chez un banquier auquel il l'endosse et qui se charge de poursuivre pour son propre compte le recouvrement de la traite documentaire. Nous aurons à revenir sur le rôle joué par le connaissement en matière de crédit maritime à propos du connaissement reçu pour embarquement.

Tels sont les caractères généraux du connaissance. Cette brève étude était indispensable pour permettre de bien comprendre la notion du connaissance reçu pour embarquement et la difficulté qu'il soulève.

C'est maintenant cette difficulté que nous allons aborder.

---

## CHAPITRE PREMIER

---

### LE CONNAISSEMENT REÇU PAR EMBARQUEMENT, ET LA DIFFICULTÉ QU'IL SOULÈVE.

Nous avons déjà vu dans notre introduction comment à côté du connaissance ordinaire est apparu et s'est développé le connaissance reçu pour embarquement.

Le développement considérable du trafic maritime et des grandes compagnies de navigation à services réguliers a fait apparaître rapidement les inconvénients pratiques du connaissance ordinaire délivré après l'embarquement des marchandises.

D'une part, en effet, il est souvent impossible à l'armateur d'attendre que les marchandises soient effectivement chargées à bord pour établir les connaissances et d'arriver à ce que ceux-ci soient signés à temps pour prendre le courrier qui est souvent transporté par le même navire.

De même, pour les compagnies à services réguliers il est de grande importance que toutes leurs cargaisons soient réunies avant que l'arrivage ne commence afin d'éviter tous retards inutiles. Le développement des compagnies de navigation à services réguliers les a amenées à se rendre propriétaires de quais et de magasins où elles rassemblent les marchandises à embarquer sans savoir elles-mêmes à quel moment précis l'embarquement pourra avoir lieu.

Enfin, bien souvent, les marchandises à transporter se présentent en si grandes quantités que les armateurs ne peuvent garantir le chargement de toutes les marchandises reçues en vue d'être transportées par un navire déterminé.

C'est ainsi que la difficulté pratique où se trouvaient les transporteurs de remettre utilement les connaissements après l'embarquement des marchandises a amené ces transporteurs à remettre au chargeur dès la reprise en charge des marchandises à terre et avant le chargement de ces marchandises le document que l'on est convenu d'appeler aujourd'hui le connaissement reçu pour embarquement.

Qu'est-ce donc que ce document ?

Reprenant la définition adoptée par MM. Lesueur et Lutendu dans l'étude publiée par la Revue de Droit Maritime Comparé (Tom 8, page 13), nous

dirons que le connaissement reçu pour embarquement est le document qui constate la prise en charge de la marchandise par l'armateur et l'obligation par lui assumée de la transporter en un point déterminé, aux conditions précisées en ce titre et de la remettre à destination à la personne qui sera titulaire du connaissement à ce moment. Le navire sur lequel la marchandise sera transportée peut-être désigné dans ce document ou au contraire l'armateur peut conserver à cet égard une liberté entière ou une liberté plus ou moins limitée.

Cette définition permet immédiatement d'apercevoir la différence matérielle séparant le connaissement reçu pour embarquement du connaissement régulier : il est délivré avant l'embarquement de la marchandise ; il n'est pas signé par le capitaine ; il ne contient pas la plupart du temps le nom du navire sur lequel le chargement doit s'effectuer non plus que le délai d'embarquement.

Mais, si l'on se rappelle que le connaissement est considéré comme parfaitement régulier par la doctrine et la jurisprudence de tous pays alors même qu'il n'est pas signé par le capitaine, mais seulement par un préposé de l'armateur, alors même qu'à la suite de l'indication du nom du navire, il contient des clauses autorisant l'armateur à transborder la marchandise, on peut conclure que la seule diffé-

rence matérielle séparant réellement le connaissance reçu pour embarquement du connaissance régulier ordinaire, est la date de la délivrance du document. Le connaissance reçu pour embarquement est dressé et délivré avant l'embarquement des marchandises.

Cette particularité du connaissance reçu pour embarquement enlève-t-elle à ce document le caractère de connaissance régulier, c'est-à-dire d'un document qui fait preuve du contrat de transport, qui fait preuve du chargement et qui constitue un instrument de possession des marchandises. Telle est la question que nous proposons d'examiner au cours de notre étude.

Nous verrons, tout d'abord, comment la doctrine et la jurisprudence françaises et étrangères ont envisagé le problème et les diverses solutions qu'elles ont proposées.

Nous tenterons, ensuite, dans notre chapitre réservé à la discussion, de dégager quels sont des trois caractères du connaissance ordinaire ceux que l'on doit reconnaître ou refuser au connaissance reçu pour embarquement.

---

## SECTION I

### ETAT DE LA DOCTRINE ET DE LA JURISPRUDENCE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER.

Nombreux sont les ouvrages et les décisions jurisprudentielles qui ont examiné la question du connaissement reçu pour l'embarquement au point de vue de ces rapports avec le connaissement régulier.

Nous allons passer en revue en les analysant les principales études doctrinales et les décisions des tribunaux français et étrangers qui ont paru les plus intéressantes et nous ferons cette analyse en nous plaçant successivement au point de vue de la preuve du contrat de transport, de la preuve du chargé et de la possession des marchandises.

\*  
\* \*

#### A) *Le connaissement reçu pour embarquement et la preuve du contrat de Transport.*

Le connaissement, nous l'avons vu, constitue une preuve écrite du contrat de transport. Cette affirmation vraie pour le connaissement embarqué, est-elle également vraie en ce qui concerne le connaissement reçu pour embarquement ?

A cette question les auteurs ont répondu affirmativement.

M. BISSHOP (1) considère que le connaissance, quel qu'il soit, est l'acte qui constate le contrat d'affrètement ; qu'il soit sous la forme d'une promesse de chargement suivie d'un chargement ultérieur ou sous la forme d'une constatation de chargement effectif, il fixe l'étendue des obligations qui incombent à l'armateur relativement aux marchandises entrant sous sa gestion.

M. Van Slooten (2) affirme que le connaissance reçu pour embarquement sert à prouver l'existence du contrat de transport et de ses conditions.

La même idée inspire les observations de M. JANTZEN (3).

Les auteurs anglais, hollandais, scandinaves sont ici en plein accord avec les auteurs français.

« Si l'on envisage, dit M. G. MARAIS (4), le connaissance en tant que titre destiné à régler les conditions

---

(1) Du connaissance reçu pour embarquement en droit anglais, revue de droit maritime comparé (tome 3, page 19).

(2) Le connaissance reçu pour embarquement en droit hollandais même revue (tome 2, page 19).

(3) Le connaissance reçu pour embarquement en droit scandinave, même revue (tome 4, page 1).

(4) Du connaissance reçu pour embarquement en droit français, revue de droit maritime comparé (tome 2 page 6).

du contrat de transport, il est bien certain que les deux natures de connaissance ont la même valeur. Peu importe, en effet, la délivrance avant ou après chargement d'un document qui s'applique exclusivement aux stipulations contractuelles sous l'empire desquelles le transport sera effectué. A cet égard, le fait même du chargement ne joue aucun rôle juridique dans les rapports entre les parties ».

« En tant, disent MM. LESUEUR et LUTENDU (5) qu'il s'agit de constater les conditions du contrat de transport dont il est l'instrument, on n'aperçoit pas la différence entre le connaissance qui nous occupe et le connaissance embarqué ».

M. RIPERT (6) admet aussi que le connaissance reçu pour embarquement constitue, tout comme le connaissance embarqué, la preuve écrite du contrat de transport.

Ces solutions de principe n'empêchent pas cependant une sérieuse difficulté de surgir.

Le connaissance reçu pour embarquement est délivré avant le chargement, alors que les marchandises sont encore à quai ou dans des magasins. Dès lors doit-il être considéré comme prouvant seule-

---

(5) L'avenir du connaissance reçu pour embarquement même revue (tome 8, page 17).

(6) Op. cit. n° 1447 *bis*.

ment un contrat de transport maritime ou comme prouvant aussi, antérieurement à ce transport, un contrat de dépôt, de gardiennage, de manutention ? Et cette question en amène une autre, relative à la valeur des clauses d'irresponsabilité de l'armateur. Ces clauses sont valables en matière de transport maritime. Mais si elles sont insérées dans un connaissement reçu pour embarquement, et si ce connaissement est un titre établissant, avant le contrat de transport maritime, un contrat de dépôt, ces stipulations doivent-elles être appliquées aussi durant la période précédent l'embarquement des marchandises ?

Cette double question a fait l'objet de sérieux débats et a reçu en jurisprudence des solutions différentes. Si l'on veut bien comprendre le sens et la portée des arrêts rendus en cette matière, il importe de rappeler d'abord les controverses soulevées par le problème de l'unité ou du sectionnement du contrat de transport maritime, puis de préciser les principes qui gouvernent les clauses d'irresponsabilité.

Le problème de l'unité ou du sectionnement du contrat de transport maritime se pose dans les termes pratiques suivants (7). Ayant leur embarque-

---

(7) Ripert. : op. cit n° 1381-2.

Sauvage : La responsabilité pour les marchandises à quai, 1925, revue Dor. 12, 1.

ment, les marchandises attendent le navire sur les quais ou dans des docks. Après le voyage, elles sont souvent déchargées par les soins du transporteur et elles restent placées sous sa garde en attendant leur délivrance au destinataire ou leur réexpédition par un autre navire ou par un autre mode de transport. Il s'agit de savoir si le transporteur, qui procède aux opérations de chargement et de déchargement ou qui garde les marchandises avant ou après le transport par mer, accomplit une obligation dérivant du contrat de transport ou une obligation née d'un autre contrat (entreprise, mandat, dépôt) qui précède ou suit le transport par mer. L'obligation de l'armateur est toujours contractuelle, mais la détermination du contrat auquel il obéit offre une importance considérable. Car le transport maritime est régi par les clauses du connaissement et l'on se demande si ces clauses sont applicables avant et après le transport *stricto sensu*.

Si l'on conçoit le transport maritime comme le simple déplacement des marchandises sur la mer, les opérations de manutention et de gardiennage ne sont pas comprises dans le transport. Elles sont des actes accessoires du contrat de transport, mais étrangers à l'exécution même de ce contrat. On dit alors, pour caractériser la situation ainsi envisagée qu'il y a sectionnement du contrat de transport.

Mais il est possible de se faire du transport maritime une idée plus large et de le définir comme l'ensemble des opérations matérielles tendant à la réalisation de l'objet du contrat : le chargement, le déchargement, la garde des marchandises à quai ou dans les docks rentrent alors dans l'exécution du contrat de transport. On dit qu'il y a unité du contrat de transport.

Se ralliant à la conception de l'unité, la cour de cassation française a décidé que les règles du contrat de transport s'appliquent à toutes les opérations qui sont le préalable ou la suite du transport (8). La même théorie a été consacrée par la cour de cassation de Turin (9) et par la Cour d'Appel d'Alexandrie (10).

Ayant ainsi rappelé les décisions concernant le

---

(8) Cass. civ. 1<sup>re</sup> février 1898, rev. int. droit maritime XIII, 605 — 26 octobre 1909, rev. XXV, 470 — 16 juillet 1912, rev. XXVIII, 332 — 14 février 1922, rev. XXXIV, 101 et S. 1922, 1, 253 — 25 juillet 1923, S. 1924, 1, 215, Dor. sup., 1, 149 — 24 mars 1925, Dor. sup. 3, 337 — 15 juin 1926 (2 arrêts) S. 1926 1, 231, Dor. sup. 4, 651 — 10 mars 1927, Dor. 5, 306.

Dans le même sens : Rennes, 6 juin 1922, Dor. 1, 444, Alger, 21 janvier 1924, Dor. sup. 2, 215.

Marseille, 2 décembre 1925, Dor. sup. 4, 83.

Aix, 2 décembre 1925, rev. ventes et transports 1926, 87.

(9) Arrêt du 23 février 1923, Dor. 3, 452.

(10) Arrêts du 11 mars 1925, Dor. 13, 184 et du 20 avril 1927, Dor. 17, 310.

sectionnement ou l'unité du contrat de transport, nous devons maintenant — c'est la seconde des questions préalables plus haut anoncées — préciser les règles qui régissent les clauses d'irresponsabilité. On sait que les armateurs, ont pris l'habitude d'insérer dans les conditions générales des connaissements des clauses dégageant leur responsabilité pour les fautes commises par leur capitaine et ses préposés et même pour leurs fautes personnelles. La validité de telles stipulations a été longtemps contestée en raison surtout de ce qu'elles étaient par trop dangereuses pour les chargeurs qui, lors de la signature des connaissements, ne se rendent généralement pas un compte exact des conséquences, de ces clauses insérées dans les conditions générales. La jurisprudence est aujourd'hui fixée. Elle admet la validité absolue des clauses d'exonération de la responsabilité de l'armateur pour les fautes du capitaine. Quant aux clauses limitant la responsabilité personnelle de l'armateur, elle leur reconnaît le seul effet d'opérer un renversement du fardeau de la preuve.

Si l'on ne perd pas de vue la loi de 1905, déclarant nulles, dans le domaine du transport terrestre, toutes les clauses des lettres de voiture qui tendent à limiter la responsabilité du transporteur, on voit que le système jurisprudentiel relatif aux clauses

d'exonération de la responsabilité des armateurs est tout à fait spécial aux transports maritimes et doit, par suite, recevoir une interprétation restrictive.

Cela posé, examinons les principaux arrêts rendus sur les points de savoir si le connaissement reçu pour embarquement prouve le contrat de transport maritime et si les clauses d'irresponsabilité s'appliquent, dans l'hypothèse d'un semblable connaissement, dans la période antérieure à l'embarquement.

C'est surtout en Italie que les difficultés ont été soumises au tribunaux.

La cour de Gênes n'a cessé d'assimiler purement et simplement le connaissement libellé reçu pour embarquement au connaissement embarqué. Dans ses arrêts du 30 décembre 1920, 25 mai 1921 et 9 16 juin 1921 (R. XXXIV, 1306, R. XXXIV, 1320), elle a clairement affirmé que le connaissement reçu pour embarquement fait preuve complète de la remise et ouvre au réceptionnaire, en cas de manquants, les mêmes recours que le connaissement embarqué. La résistance que cette cour a rencontré de la part de Cour de cassation de Turin ne l'a pas empêchée, comme il apparaîtra plus loin, de persévérer dans sa manière de voir.

La Cour d'appel de Casale, le 4 juillet 1923 (R. 4,

394) a considéré que le connaissement reçu pour embarquement atteste la remise au transporteur, obligeant ce dernier à la garde de la chose, mais que, faute de preuve de l'embarquement, il n'y a pas lieu d'appliquer les clauses de déchéance et de non-responsabilité du connaissement, qui n'ont été stipulées qu'en considération des risques spéciaux à la navigation.

Mais ce sont principalement les décisions de la Cour de Cassation de Turin qui doivent retenir notre attention.

La question qui nous occupe lui fut d'abord soumise dans l'affaire de l'Italia.

La société de navigation Anchor Line avait reçu 50 balles de coton à transporter sur son navire Italia de New-York à Gênes. Le destinataire, ditta fratelli Cabella, réclama la valeur de 8 balles manquant. L'Anchor Line invoqua la clause, insérée dans le connaissement reçu pour embarquement, qui limitait sa responsabilité à 100 dollars par colis de valeur non déclarée. La cour de cassation de Turin, par arrêt du 5 février 1923 (Dor. 7, 450) cassa l'arrêt de la Cour de Gênes qui avait admis la prétention de l'armateur. Sur renvoi, la Cour d'appel de Turin, le 12 janvier 1925 (Dor. 10, 382) considéra que la clause était valable comme constituant une clause de valeur agréée, à défaut de déclaration, et

en vue de l'établissement du frêt, mais que le connaissance en la forme reçu pour embarquement, n'attestant pas l'embarquement effectif, ne permettait pas l'application de la clause, stipulée en tenant compte des risques spéciaux et des caractères particuliers du transport par mer, à la période qui précède l'embarquement. L'armateur était autorisé à établir par enquête la réalité de l'exécution du transport et de l'embarquement. Sur pourvoi, la Cour de cassation du royaume statua le 2 mars 1927 (Dor. 10, 396). « Après avoir constaté, dit-elle, que la clause de valeur agréée n'est applicable que si l'embarquement est démontré et si les risques maritimes ont été courus, que le connaissance est établi dans la forme reçu pour embarquement, et que ce titre est valable en droit américain qui régit la convention, le juge du fond peut admettre l'armateur à établir par enquête la réalité de l'embarquement ».

La cour de Cassation de Turin eut encore à se prononcer dans l'affaire de l'Armonia. La société Italo-Svizzera était destinataire d'une certaine quantité de balles de coton qui lui étaient expédiées de New-York par le vapeur Armonia affrété pour le compte de l'armateur Maria Gastaldi. Lors de l'expédition à New-York, les marchandises avaient été déposées dans les magasins de l'armateur et celui-ci avait

délivré un connaissement reçu pour embarquement; ce connaissement contenait des clauses d'exonération de responsabilité. A l'arrivée à Gênes il manqua 43 balles de coton. La société Italo-Svizzera réclama à l'armateur une indemnité en raison des manquants. L'armateur ayant opposé les clauses d'exonération, la Cour de Gênes admit cette fin de non-recevoir et débouta la société Italo-Svizzera. La Cour de Turin, le 15 février 1923 (Dor. 2, 615) cassa l'arrêt de la Cour de Gênes pour les motifs suivants. Le connaissement reçu pour embarquement ne fait pas preuve du chargement des marchandises. Il est donc fort possible que la cause des manquants remonte à la période précédant le chargement. Or, on ne saurait considérer, pendant cette période, le connaissement reçu pour embarquement comme un titre prouvant et régissant un contrat de transport maritime; il n'est, en réalité, qu'un simple reçu de marchandises en dépôt, soumis non aux dispositions gouvernant les opérations de transport maritime, mais bien aux dispositions relatives au contrat de dépôt. Les clauses d'exonération de responsabilité ne sont prévues par la législation italienne qu'en matière de transport maritime; elles ne le sont pas en matière de contrat de dépôt. En déclarant valables les clauses d'exonération insérées dans les connaissement reçu pour embarquement, la Cour de

Gênes a donc commis une regrettable confusion.

Quelques jours après, le 23 février 1923 (Dor. 2, 452), la Cour de Cassation de Turin rendit, dans une espèce analogue, un nouvel arrêt. La société Doclas Cotoné devait recevoir du vapeur *Clincha*, arrivé à Gênes, 100 balles de coton, en vertu du connaissance attestant leur enlèvement pour embarquement sur le navire ou sur un autre à suivre. Mais il manqua 53 balles à la livraison. La société Doclas Cotoné assigna l'armateur du *Clincha*, la *Nofra*, en restitution de la dite marchandise ou en paiement du prix. L'armateur opposa comme exception à la demande le défaut de réclamation en temps voulu et le défaut d'exercice de l'action dans les 3 mois, invoquant, en tout cas, la limitation de sa responsabilité à 100 dollars par colis, le tout en vertu des clauses du connaissance. Le tribunal et la Cour de Gênes accueillirent la seconde exception. La société des Doclas Cotoné se pourvut en cassation pour le motif que, s'agissant de connaissance émis pour marchandise non encore embarquée, l'armateur ne pouvait invoquer les clauses d'exonération de responsabilité sans fournir la preuve de l'embarquement de la marchandise, ajoutant que, n'ayant pas démontré la survenance de l'embarquement, cet armateur devait répondre, au titre du dépôt, des marchandises qui lui avaient été transportées. La

Cour de Cassation de Turin cassa l'arrêt de la Cour de Gênes pour des motifs sensiblement différents de ceux qu'elle avait adoptés dans son précédent arrêt du 15 février. Sa décision s'analyse, en effet, de la manière suivante. Pas plus dans le transport maritime que dans le transport terrestre, il n'y a lieu de distinguer dans le contrat un contrat de dépôt, puis un contrat de transport. C'est donc selon les règles du contrat de transport qu'il faut uniformément apprécier la responsabilité de l'armateur, que le connaissement ait été libellé embarqué ou reçu pour embarquement. Mais si le connaissement contient des clauses dérogatoires au droit commun — en l'espèce des clauses de déchéance sur les délais de réclamation et une clause limitative de responsabilité — ces clauses exorbitantes, qui ne se justifient que par la considération des risques particuliers du transport par mer, ne peuvent, à défaut d'une manifestation non équivoque de la volonté des parties, recevoir application, dès que le connaissement n'atteste pas l'embarquement et que rien ne permet de conclure à l'embarquement effectif.

Ce très important arrêt de la Cour de Cassation de Turin du 23 février 1923 écarte ainsi la différence entre le contrat de transport terrestre et le contrat de transport maritime qui avait été établie par la décision de la même Cour du 15 février; il rejette

le sectionnement du contrat de transport en une série de conventions distinctes et diversements régies. Mais il aboutit, lui aussi, tout en adhérant à la théorie de l'unité du contrat de transport, à exclure l'application des clauses d'exonération du connaissance, si le document ne fait pas mention de l'embarquement, en vertu du principe d'interprétation restrictive des clauses contraires au droit commun; il réserve du reste expressément l'hypothèse d'une convention qui étendrait formellement à la période antérieure à l'embarquement le régime des clauses du connaissance.

Il convient de rapprocher la jurisprudence italienne qui précède de la jurisprudence française. La Cour de Cassation française a constamment admis que les clauses d'exonération du connaissance sont applicables aux dommages survenus au cours des opérations qui ont été le préalable et la suite du transport maritime, pourvu qu'il n'y ait qu'un seul contrat, le contrat constaté par le connaissance (Cass. Civ. 16 juillet R. XXVII, 332 — 14 février 1922, deux arrêts R. XXXIV, 101). Toutefois un arrêt de la Chambre des Requêtes du 29 juin 1922 (R. XXXIV, 981) se met en désaccord avec ces décisions. La Cour d'Aix avait, en effet, décidé le 6 juillet 1921 que le connaissance reçu pour embarquement « ne pouvant constituer que la reconnais-

sance écrite de la remise sur quai de la marchandise entre les mains du préposé de la Compagnie, celle-ci était tenue de restituer, en vertu du contrat de dépôt ainsi formé, et non point comme transporteur maritime en vertu du contrat d'affrètement auquel sont seulement applicables les clauses d'exonération ou de responsabilité. » En réponse au pourvoi, la Chambre des Requêtes a conclu qu'en l'état des faits souverainement constatés, la Cour d'Aix a pu considérer « qu'il n'était pas certain que le contrat d'affrètement eût été exécuté, que la marchandise à transporter eût été chargée et exposée aux risques de mer; que, par suite, la Compagnie de navigation ne pouvant se prévaloir, comme transporteur maritime des clauses d'exonérations du connaissement, était tenue de restituer les marchandises dont son préposé avait accepté le dépôt. » Cet arrêt de la Chambre des Requêtes est moins explicite que l'arrêt de la Cour de Cassation de Turin du 15 février 1923, mais il suppose la même analyse du contrat de transport maritime et la même appréciation du connaissement reçu pour embarquement. Ajoutons que la Cour d'Aix elle-même, dont l'arrêt avait été déféré à la Cour de Cassation, paraît s'être rangée à la conception de l'unité du contrat de transport dans ses derniers arrêts (20 janvier 1923 R. 2, 569).

Tel est l'état de la jurisprudence et de la doctrine en ce qui concerne la question de savoir si le connaissement reçu pour embarquement fait la preuve du contrat de transport. Nous aborderons dans la suite la discussion de cette question.

\*

\* \*

B) *Le connaissement reçu pour embarquement et la preuve du chargement.*

Nous avons vu, lors de notre étude du connaissement ordinaire qu'il est universellement admis que ce document, délivré par le Capitaine après le chargement des marchandises à bord, fait foi du chargement de cette marchandise. Mais le connaissement reçu pour embarquement délivré dès la prise en charge par l'armateur, alors que ces marchandises sont encore dans les magasins ou à quai et qui constitue nous l'avons vu, un titre régulier de contrat de transport, peut-il également faire preuve de l'embarquement des marchandises ? Cette question a été envisagée par tous les auteurs qui se sont intéressés à l'étude du connaissement reçu pour embarquement et l'on voit tout de suite l'importance pratique considérable de la solution

adoptée en matière de ventes maritimes et particulièrement en matière de ventes CAF.

Examinons d'abord les opinions qui ont été exprimées sur la question de principe. Nous verrons, ensuite, les solutions qui ont été proposées pour l'application du principe aux ventes maritimes.

M. BISSHOP, dans la *Revue du Droit Maritime Comparé* (11) se refuse nettement à admettre que le connaissement reçu pour embarquement puisse faire preuve du chargement : « Si un connaissement, dit-il, énonce que des marchandises ont été embarquées à bord, il fera preuve complète de cet embarquement, que les marchandises aient été embarquées ou non. Si un connaissement énonce que des marchandises ont été reçues pour embarquement, ce connaissement, entre les mains d'un porteur à titre onéreux sans fraude, ne pourra pas à lui seul faire preuve complète que l'embarquement a été effectué. »

Et M. BISSHOP explique par cette théorie le désir qu'ont toujours montré les commerçants d'obtenir des armateurs la certitude que lorsqu'un connaissement reçu pour embarquement a été délivré, la réception par l'armateur des marchandises confiées à sa garde sera en tout cas suivie d'embarquement

---

(11) Tome 3, page 12.

sur navire désigné ou sur un navire de remplacement dans un délai déterminé. Si un tel engagement était pris par les armateurs, M. BISSHOP admettrait volontiers que cette promesse des armateurs de transporter contenue dans un connaissement reçu pour embarquement emporterait déclaration indirecte qu'à un moment donné les marchandises auxquelles elle se rapporte sont embarquées. Mais, en l'absence d'une telle convention, il est évident que la preuve de l'embarquement ne saurait être rapportée par le seul connaissement reçu pour embarquement.

M. JANTZEN a émis la même opinion (12), en se plaçant au point de vue du droit scandinave. Nous retrouverons plus loin l'exposé de sa théorie en matière de ventes CAF.

De même M. COBIANCHI (13) pose en principe que le connaissement reçu pour embarquement ne saurait en aucune manière faire preuve du chargement et que chaque fois que dans une transaction juridique la preuve de l'embarquement présente une importance quelconque, le connaissement reçu pour embarquement ne saurait en aucune manière faire foi : « C'est là, conclut M. COBIANCHI un point

---

(12) Revue de droit maritime comparé, (tome 4, page 2).

(13) Revue de droit maritime comparé, (tome 5, page 1).

admis par tout le monde, puisque ce n'est en définitive qu'un truisme juridique. Nous retrouverons également la théorie de M. COBIANCHI dans son application en matière de ventes CAF.

M. MARAIS (14), dont nous avons déjà examiné la théorie sur le connaissement reçu pour embarquement au point de vue de la preuve du contrat de transport, se refuse également à reconnaître à ce document une force probante quelconque au point de vue de l'embarquement des marchandises : « De toute évidence, écrit-il, un connaissement reçu pour embarquement établit exactement la prise en charge des marchandises par le transporteur, mais non pas leur chargement sur un navire déterminé. Le chargement en question pourra en effet ne jamais avoir lieu au résultat de certains événements imputables ou non au transporteur tels que vols, incendie, inondations, etc... »

Si nous examinons enfin l'étude de M. RIPERT, dans son traité de Droit Maritime, nous voyons également qu'après avoir rappelé que le connaissement régulier qui est généralement délivré la veille seulement du départ du navire constitue essentiellement une reconnaissance des marchandises délivrée par le Capitaine au nom de l'armateur établissant

---

(14) Revue de droit maritime comparé (tome 2, page 1).

l'embarquement de la marchandise; M. RIPERT admet que le connaissement reçu pour embarquement établit au contraire que si le transporteur a bien pris en charge les marchandises, ces marchandises, lors de la délivrance du connaissement, n'ont pas été et ne pouvaient être chargées sur un navire au moment où elles ont été reçues. Cependant, M. RIPERT précise bien que le chargement des marchandises étant un fait matériel peut être prouvé par tous les moyens et que, par conséquent, si le connaissement reçu pour embarquement à lui seul ne fait pas toujours preuve absolue, il constitue une présomption de chargement et peut, s'il est accompagné d'autres présomptions sérieuses, établir la réalité de cet embarquement. Nous retrouverons d'ailleurs cette théorie dans notre étude sur la valeur du connaissement reçu pour embarquement en matière de ventes CAF.

Cette rapide revue de la Doctrine nous permet de conclure que le principe admis par la majorité des auteurs est que le connaissement reçu pour embarquement étant délivré avant l'embarquement constitue bien la preuve de la prise en charge des marchandises par le transporteur mais n'établit pas à lui seul et d'une manière absolue l'embarquement des marchandises.

Et l'on voit immédiatement l'importance pra-

tique de la solution donnée au problème que nous examinons : toutes les fois que dans une transaction juridique la preuve de l'embarquement se trouvera avoir une certaine importance, le connaissance reçu pour embarquement devra être considéré comme insuffisant ou au contraire comme un document valable suivant qu'on lui reconnaît ou qu'on lui refuse cette force probante nécessaire. Parmi les transactions juridiques répondant à ces conditions, se trouvent les ventes maritimes et plus particulièrement la vente CAF.

Ce sont ces ventes maritimes qui ont donné aux auteurs et aux tribunaux des principaux pays l'occasion pratique de se prononcer sur la valeur du connaissance reçu pour embarquement en matière de preuve du chargement des marchandises.

Nous nous proposons donc de passer en revue et d'analyser les principales études doctrinales et les décisions des tribunaux publiées en la matière. Toutefois, pour permettre de bien comprendre les controverses que nous aurons à exposer, il nous a paru utile de rappeler brièvement le véritable caractère de la vente CAF en insistant tout particulièrement sur les obligations du vendeur.

La vente CAF qui tire son nom des éléments du prix fourni par l'acheteur est une vente à l'embar-

quement (RIPERT, traité de Droit maritime, 3<sup>e</sup> édition) dans laquelle l'acheteur se fait délivrer la marchandise au moment du chargement et avant le transport. C'est donc l'acheteur qui supporte les risques à partir de l'embarquement. Le vendeur est bien chargé de soigner le transport et l'assurance mais ce n'est pas comme propriétaire intéressé à la délivrance et à la conservation des marchandises, c'est pour le compte de l'acquéreur et en vertu d'une obligation contractuelle qu'il assume dans le contrat de vente. Le vendeur se fait délivrer les documents par l'armateur, tire une traite sur l'acquéreur qui va la payer contre remise des documents lui permettant de se faire délivrer la marchandise. Dans la pratique, d'ailleurs, cette combinaison se complique d'une opération de crédit documentaire. Le vendeur, dès la remise au transporteur des marchandises et, en possession des documents, tire sur son acheteur une traite documentaire qu'il fait escompter par une Banque qui conserve les documents comme gages des sommes avancées par elle. A l'échéance, le banquier touchera le montant de la traite de l'acheteur contre remise des documents qui permettront à ce dernier de se faire délivrer la marchandise.

Dans cette opération, le vendeur doit donc, pour que l'acheteur soit tenu de payer la traite, remplir

une double obligation : d'abord, embarquer la marchandise, ensuite, remettre les documents et ces documents doivent eux-mêmes satisfaire à une double condition : d'une part, ils doivent établir l'embarquement de la marchandise, d'autre part, constituer un instrument de possession des marchandises susceptible par conséquent par sa simple transmission de transférer de porteur à porteur la possession des marchandises elle-même.

Tel est le caractère le plus généralement reconnu à la vente de CAF. Disons, cependant, que certains auteurs et certains tribunaux de commerce considérant l'importance de la remise des documents à l'acheteur, remise qui, dans la pratique, permet seule à l'acheteur de se faire délivrer la marchandise, ont pu soutenir que dans la vente de CAF le transfert de propriété ne se fait pas au moment de l'embarquement mais bien au moment de la remise des documents et que ce sont donc ces documents qui constituent le véritable objet de la vente. C'est là malgré tout une exception, et la majorité des auteurs et des tribunaux admet que la vente de CAF est une vente à l'embarquement dans laquelle le transfert de propriété s'effectue au moment de l'embarquement. Nous verrons, plus loin, dans notre discussion que c'est seulement la possession de la marchandise qui se transmet lors de remise des

documents. C'est là la théorie de M. RIPERT que nous adopterons dans nos conclusions.

Ayant ainsi rappelé les principes régissant la vente de CAF et exposé l'importance considérable du fait de l'embarquement et par conséquent de la preuve de l'embarquement effectif des marchandises, nous pouvons voir maintenant en toute connaissance de cause les théories soutenues par les auteurs et les tribunaux tant français qu'étrangers au sujet de la force probante du connaissement reçu pour embarquement quant au chargement des marchandises dans la vente CAF.

a) *Doctrine et jurisprudence italienne.*

La Doctrine italienne nous est exposée par M. COBIANCHI après avoir analysé la différence principale séparant le connaissement ordinaire du connaissement reçu pour embarquement reconnaît que le connaissement reçu pour embarquement ne peut pas faire la preuve du chargé : « Chaque fois, écrit-il, qu'aux fins de l'exécution d'une transaction juridique le fait de la preuve de l'embarquement effectif de la marchandise à bord présente une importance quelconque le connaissement est susceptible de faire foi tandis que le connaissement reçu pour embarquement est sans valeur ».

Et M. COBIANCHI continue plus loin : « C'est ainsi que dans la vente CAF paiement contre documents, même en faisant abstraction du cas où il a été fixé un délai pour embarquement, l'acheteur qui ne pouvait pas refuser le paiement à la présentation d'un connaissement, pourrait le refuser à la présentation d'un simple reçu pour embarquement. Le vendeur en effet doit, suivant l'esprit du contrat, offrir un document qui présente les garanties de négociabilité résultant de l'embarquement de la marchandise à bord d'un navire donné et de l'engagement formel pris par le Capitaine de livrer ladite marchandise au possesseur légitime du titre. Les usages et les conventions, naturellement, pourront conduire à une décision différente; mais, en l'absence de coutumes et de conventions, je maintiens qu'en vertu des principes généraux du droit, l'acheteur, dans l'hypothèse d'une vente CAF, paiement contre documents, pourrait refuser un connaissement « reçu pour embarquement » qui lui serait offert aux lieu et place d'un connaissement ordinaire, parce que ce dernier est un titre capable de procurer directement la livraison de la marchandise alors que le premier n'est capable de la procurer qu'indirectement (cela sous réserve de l'exécution de la part de l'entreprise de transport d'une obligation spécialement assumée par elle), ou de ne la

procurer que dans des conditions et dans un lieu bien différents de ceux qui correspondent aux intentions du vendeur et de l'acheteur ».

Cette opinion de M. COBIANCHI est également partagée par M. RAMELLA, qui déclare que le connaissance reçu pour embarquement ne peut faire foi de l'accomplissement ponctuel de l'obligation du vendeur quand il a été convenu d'un délai pour l'embarquement (Etude sur le connaissance dans ses formes modernes Dir. Mar. 1922 180).

Les tribunaux italiens ont-ils suivi cette doctrine. Sans doute la question est controversée et les décisions n'ont pas toujours admis la même théorie. Nous allons voir cependant qu'en général la jurisprudence semble admettre le point de vue de M. COBIANCHI et déclare insuffisant le connaissance reçu pour embarquement pour délivrer le vendeur CAF de ses obligations.

Le 10 août 1923, la Cour d'Appel de Trani (Dor. 7, 450) jugeait que, le connaissance étant essentiellement en tant que titre négociable un reçu du Capitaine attestant la réalisation du chargement sur le navire, est en faute la Banque qui, chargée par l'acheteur de payer contre présentation des documents, y compris le connaissance représentant la marchandise, procède audit paiement sur présentation d'un simple reçu pour embarquement,

document qui ne peut fournir aucun renseignement sur la date effective du chargement.

Cet arrêt a été confirmé par la Cour de Cassation du Royaume dans son arrêt du 22 décembre 1925 (Dor. 15, 461), motifs pris que, si le connaissance reçu pour embarquement doit être reconnu comme un titre parfaitement légitime, il ne saurait faire la preuve du chargement. Le vendeur qui présente un connaissance reçu pour embarquement ne fait donc pas la preuve qu'il a accompli son obligation d'embarquement. L'acheteur a le droit d'exiger que l'embarquement effectif ait eu lieu puisque, étant donné la nature de la vente CAF, le droit au prix n'est acquis que lorsque la preuve du chargement est faite par un connaissance régulier et non par un document qui en espèce n'est qu'une promesse de transport.

Dans le même sens; nous trouvons également un arrêt de la Cour de Gênes du 1<sup>er</sup> décembre 1925 (Revista Del Diritto Commerciale 1925-2-683) qui a jugé que la clause. « La date du connaissance sera considérée comme la date de l'embarquement » ne peut avoir d'autres significations que de faire tenir pour suffisante la remise dans le délai stipulé de la marchandise au transporteur en vue de l'embarquement et indépendamment de la date de l'embarquement effectif; mais cette clause ne dispense

pas le vendeur d'obtenir après chargement effectif un connaissement embarqué dont la remise à l'acheteur est indispensable à la réalisation de la délivrance symbolique de la marchandise.

La jurisprudence de la Cour de Gênes ne semble d'ailleurs pas fixée. Déjà, le 30 décembre 1920, elle avait jugé en sens contraire que le connaissement reçu pour embarquement était un document valable à l'effet de la remise de la marchandise dans la vente CAF paiement contre documents. Et le 2 juillet 1926 (Dirrito Maritimo XXIX 87), elle jugeait encore que conformément à la pratique bancaire la Banque peut payer sur présentation par le vendeur CAF d'un connaissement reçu pour embarquement en tenant la date d'émission de celui-ci comme correspondant à la date d'embarquement des marchandises.

Malgré ces dernières décisions il semble bien que la jurisprudence italienne tende à admettre que le connaissement reçu pour embarquement est insuffisant pour établir que le vendeur CAF a rempli son obligation de charger.

#### b) *Jurisprudence belge.*

En Belgique, la question de la validité du connaissement reçu pour embarquement en matière de

ventes CAF a été examinée à différentes reprises par le Tribunal d'Anvers et par la Cour de Bruxelles.

Le Tribunal d'Anvers dans un jugement du 20 mai 1913 (R. XXIX 278) décide qu'en principe un connaissance reçu pour embarquement présenté à un acheteur CAF n'est pas un connaissance. Il n'en résulte pas nécessairement, toutefois, que l'acheteur puisse se refuser en toute hypothèse à remplir ses obligations car si le connaissance est le moyen normal et régulier pour spécialiser la marchandise, il n'est pourtant pas indispensable, et le vendeur peut y suppléer par d'autres documents.

Le 20 mai 1920 (Jurisprudence d'Anvers, 1921, 188), le même tribunal jugeait encore qu'un acheteur CIF qui lève des connaissances reçus pour embarquement et qui apprend ensuite que la marchandise n'a pas été embarquée, est recevable et fondé à poursuivre la résiliation de la vente et la restitution du prix payé.

De même, la Cour de Bruxelles, le 13 mai 1921 (Jurisprudence d'Anvers 1921, 395) décidait qu'un document qui ne constate pas l'embarquement mais qui porte que la marchandise a été reçue par l'Armement pour être embarquée n'est

pas un connaissance et ne peut être accepté par l'acheteur CIF.

Il semble donc que la jurisprudence belge admette également que le connaissance reçu pour embarquement est insuffisant pour dégager le vendeur CAF de ses obligations.

c) *Doctrine et jurisprudence Néerlandaise.*

M. JANTZEN, Directeur général de l'Association des Armateurs des pays du Nord, nous indique dans l'article qu'il a fait paraître dans la Devue de Droit Maritime Comparé (tome 4, page 7) quelle est la Doctrine Néerlandaise sur la question de la valeur du connaissance reçu pour embarquement en matière de vente CAF.

« L'acheteur au comptant contre connaissance et sous réserve de l'expédition des marchandises dans un délai déterminé, écrit M. JANTZEN, est tenu d'accepter un connaissance ordinaire comme justification jusqu'à preuve contraire que les marchandises ont été réellement expédiées à la date y indiquée. Suivant l'article 69 de la loi sur les ventes, en vigueur en Norvège, l'acheteur est en droit de refuser les marchandises à lui vendues dans le cas où il ne ressort pas du connaissance que l'em-

barquement a été effectué dans le délai convenu. Donc, il n'est pas obligé d'accepter des marchandises expédiées par connaissance reçu pour embarquement étant donné que la date d'embarquement ne s'y trouve pas indiquée. Poursuivant encore plus loin ce raisonnement, il faut admettre que l'acheteur au comptant contre connaissance n'est pas du tout tenu d'accepter un connaissance reçu pour embarquement même si aucun délai d'expédition n'est indiqué dans le contrat de vente. Il y a en effet grand intérêt pour lui à être en mesure d'avoir un connaissance qui indique la date de l'expédition, le navire transporteur, etc... et il est en droit de prétendre, sauf convention contraire, que s'il est engagé évidemment par son contrat, d'accepter un connaissance proprement dit portant toutes indications essentielles et d'usage pour une telle pièce, il n'est pas tenu d'accepter un document d'où il résulte que les marchandises peuvent se trouver encore dans les Entrepôts de l'armateur sans que celui-ci en soit responsable autrement qu'aux termes du connaissance. »

Cette théorie exposée par M. JANTZEN semble bien être suivie par la jurisprudence du Danemark et de la Norvège :

Nous trouvons, en effet, un jugement du Tribunal de Christiana du 6 décembre 1921, qui, tranchant

un différend entre vendeur et acheteur CAF, accorde aux acheteurs le droit de refuser un connaissance reçu pour embarquement : « Sans examiner plus en détail la véritable portée des documents produits, le Tribunal tient toutefois à signaler qu'ils ne contiennent aucune précision, quant à l'époque de l'embarquement. Par conséquent, comme il n'est fourni à l'acheteur aucun moyen de savoir si l'embarquement des marchandises a été effectué en temps utile, celui-ci est en droit, suivant l'article 69 de la loi sur les ventes, de se refuser d'en prendre livraison. »

Il faut encore signaler un jugement rendu le 7 juillet 1922 dans le même sens par le Tribunal maritime de la Ville de Bergen.

Au Danemark, la même question a été examinée et tranchée dans un sens identique dans trois arrêts rendus par le Tribunal maritime et de Commerce de Copenhague, en 1922, en 1914 et en 1917 (Décisions rapportées dans l'article de M. JANTZEN précité).

La Doctrine et la jurisprudence Néerlandaises semblent donc se rapprocher sensiblement de celles d'Italie et de Belgique en se qu'elles refusent au connaissance reçu pour embarquement la possibilité de faire preuve du chargement en matière de vente CAF.

d) *Doctrine et jurisprudence hollandaises.*

M. VAN SLOOTEN, Conseiller à la Cour d'Appel de La Haye, étudiant dans l'article qu'il a fait paraître dans la Revue de Droit Maritime Comparé la question de l'assimilation du connaissance reçu pour embarquement au connaissance ordinaire, envisage tout particulièrement la question de la preuve du chargement des marchandises: « Il est évident, écrit-il que le connaissance reçu pour embarquement délivré avant la mise à bord ne peut pas servir de preuve du chargement. Il en résulte que dans tous les cas où le chargeur doit fournir la preuve de l'embarquement ou, pour préciser, de l'embarquement sur un certain navire avant une date donnée, un tel connaissance lui sera complètement inutile. Il se trouvera dans la nécessité d'aller chercher ses preuves ailleurs. La situation sera la même pour le porteur du connaissance qui, par la vente ou la mise en gage du connaissance, voudra disposer de la marchandise ou bien se faire avancer de l'argent. Si la date du chargement ou celle de l'arrivée des marchandises est un élément essentiel de la convention, la délivrance du connaissance reçu pour embarquement ne constitue pas l'exécution de l'obligation stipulée. »

Cette théorie exposée par M. VAN SLOOTEN semble bien être suivie par la jurisprudence hollandaise. C'est ainsi que le 27 juin 1922, le Tribunal de Rotterdam décidait que le vendeur CAF avec clause d'embarquement dans un délai déterminé ne pourrait se servir d'un connaissance reçu pour embarquement avant la date convenue et que dès lors ce connaissance ne peut être considéré comme un document valable épinglé à la traite documentaire tirée sur l'acheteur.

*e) Doctrine et jurisprudence anglaises.*

C'est avec une acuité singulière que s'est présentée en Angleterre la question de savoir si le connaissance reçu pour embarquement « *received to be shipped* » pouvait être tenu pour un connaissance véritable en matière de vente CAF. A défaut d'un titre libellé « *embarqué* » (*shipped*) l'acheteur n'était il pas en droit de refuser les documents sans se préoccuper de la date réelle du chargement et en raison de l'incertitude qui planait sur elle.

M. BISSHOP dans son article paru dans la Revue de Droit Maritime Comparé (tome 3) expose la difficulté, cherchant à déterminer si le connaissance

reçu pour embarquement peut être considéré comme un connaissance légitime aux termes du « Bill Of Lading Act 1855 ». Sans doute, M. BISSHOP admet bien que le connaissance reçu pour embarquement ne fait pas preuve du chargé, mais les conséquences qu'il en tire au point de vue de la vente CAF ne sont pas décisives.

Les tribunaux anglais ont eu à se prononcer pour la première fois sur la question dans l'affaire du Malbourough Hill en 1921. Le Conseil privé déclara que le connaissance reçu pour embarquement était un véritable titre de transport qui habilite le réceptionnaire à faire valoir contre l'armateur tous les droits dérivés du contrat. Utilisé pour les chargements partiels alors que le connaissance embarqué sert plutôt aux cargaisons en vrac, il se transmet de la même manière que lui et la décharge donnée par son porteur est seule libératoire pour le Capitaine.

Dès lors, il n'y a pas lieu de lui refuser au point de vue « crédit » le rôle qu'il joue en matière de transports maritimes.

Cette décision rendue au sujet de l'exécution d'un contrat CIF fut suivie de deux autres arrêts assimilant eux aussi les deux connaissances quant à l'exécution du contrat CAF.

Ce sont les affaires dites « du Polyphemus » :

Dans la première, (Weiss et Cie v, produce Brothers. Lloyd's List Law Reports 26 mai 1921), la Cour d'appel par l'organe du Lord Justice Bankes déclara : « Il y avait deux connaissements et le connaissement relatif à chacun des deux lots expédiés était dans une forme qui, d'après ce qui nous est affirmé, est tout à fait usuel dans le commerce.

C'est la forme habituelle adoptée par les armateurs pour ce navire le Polyphemus, forme qui constate que les marchandises sont embarquées et remises pour embarquement en bon état et conditions apparents. Il a été récemment décidé dans une affaire portée devant le Conseil privé qu'un tel connaissement, bien que dans une forme quelque peu inusitée selon les idées anciennes, est un connaissement parfaitement valable au sens du Bill Of Lading Act » et, dans cette affaire, la Cour d'Appel suivit la théorie du Conseil privé.

Une décision identique intervint dans la deuxième affaire du Polyphemu (Susuki et Cie - Burgett et Newson v. United Baltic Corporation. Lloyd's List Law Reports 2 mars 1923).

Ainsi la Cour d'Appel dans trois espèces successives a jugé qu'un connaissement reçu pour embarquement peut remplir les conditions du contrat CIF.

La question paraissait donc tranchée lorsque à la faveur d'une différence dans le Bill applicable

le juge Mc. CARDIE rendit presque à la même époque dans l'affaire DIAMOND ALKALI Export Corporation contre Bourjois, une décision contraire (1921 - 3 K. B 443).

Dans cette affaire, en exécution d'un contrat ayant pour objet la vente de certaines marchandises à expédier d'un port d'Amérique CAF Gothenburg les vendeurs avaient affecté, en même temps qu'une facture des marchandises et une police d'assurance, un document se donnant pour un connaissement et ainsi conçu : « Reçus en bon état apparent pour être transportés par le vapeur « Anglia » actuellement mouillé dans le port de Philadelphie, ou, à défaut d'embarquement sur le dit vapeur, sur un vapeur suivant, 285 sacs de soude dense. L'acheteur avait refusé la marchandise en se fondant entre autres motifs sur ce qu'il n'y avait pas eu offre de document régulier.

L'affaire fut soumise à un arbitrage et vint en appel devant le juge Mc. CARDIE qui décida que le document ci-dessus désigné ne constituant pas un connaissement conforme aux conditions du contrat CAF qui lui était soumis attendu que ce document ne constatait pas que les marchandises étaient à bord d'un navire déterminé ni même qu'elles avaient été aucunement embarquées.

Ce jugement bien qu'isolé ne manqua pas de

susciter une grande émotion dans le monde des affaires maritimes. L'écho en a retenti jusque dans la discussion des règles de La Haye en 1921 que nous retrouverons plus loin.

Il n'y a pas eu à notre connaissance de nouvelles décisions caractéristiques sur cette question en Angleterre. Il faut donc conclure que la jurisprudence est encore hésitante.

#### *f) La doctrine et jurisprudence françaises*

Après avoir ainsi passé en revue les Doctrines et les jurisprudences étrangères sur la question de la valeur du connaissement reçu pour embarquement en matière de ventes CAF, voyons maintenant les Doctrines et les décisions que l'on trouve en France.

De nombreux auteurs se sont préoccupés des conséquences que pouvait avoir au point de vue de la vente CAF le fait que le connaissement reçu pour embarquement ne prouve pas le chargement effectif des marchandises. Nous retiendrons particulièrement les théories de M. MARAIS, Avocat à la Cour, de MM. LESUEUR et LUTENDU, de M. RENARD et enfin, de M. le Professeur RIPERT qui, dans la troisième édition de son traité de Droit Maritime a étudié tout particulièrement cette question.

M. MARAIS dans l'article qu'il a fait paraître dans la Revue de Droit Maritime Comparé rappelle que la vente CAF est une vente à livrer à l'embarquement, que le vendeur a l'obligation d'embarquer et par conséquent de faire la preuve de l'embarquement. Le chargement constituant une des obligations substantielles du vendeur CAF, seul le connaissement régulier c'est-à-dire « embarqué » fait preuve de l'exécution de cette obligation. Aussi, quand un connaissement de cette nature est présenté à l'acheteur, celui-ci est-il tenu d'accepter la traite qui accompagne le document avant toute vérification de la marchandise. Par le chargement et par la preuve qu'il en administre le vendeur établit qu'il a rempli son obligation de livrer.

L'acheteur, doit à son tour, exécuter ses engagements. Au contraire, si le vendeur ne reçoit du transporteur qu'un connaissement reçu pour embarquement il ne peut s'en prévaloir pour exiger de son contractant l'acceptation de la traite car ce document n'affirme pas la réalité de l'embarquement qui, seul a pour effet juridique de valoir délivrance à l'acheteur et par suite d'obliger celui-ci à l'accepter. Et M. MARAIS cite à l'appui de cette théorie un arrêt de Marseille du 31 juillet 1913 (R. XXIX 402).

M. RENARD, dans son étude sur la vente CAF (15) rappelle que le devoir de l'acheteur CAF étant de payer sur documents donc avant d'avoir vu la marchandise, cet acheteur est en droit d'exiger que les documents offerts soient absolument réguliers et contiennent une certitude touchant l'opération qu'ils manifestent :

« Or, écrit-il, comment parler de certitude là où le titre qui doit prouver que le vendeur ne s'est pas seulement désaisi de la marchandise mais encore qu'il l'a remise à bord d'un navire en partance pour sa destination démontre seulement qu'elle est entrée aux magasins d'une Compagnie engagée à l'embarquer dans un délai et sur un navire indéterminé. L'acheteur CAF assure les risques depuis la remise à bord. Il lui importe donc de mesurer sa charge et partant de connaître à quel moment elle a eu lieu. S'il a traité coût frêt cette connaissance lui importe encore car il doit assurer la marchandise. Si enfin il a convenu embarquement tel mois, prompt ou immédiat, il faut qu'il puisse vérifier avec certitude au moment de payer si l'expédition a eu lieu dans le délai fixé dans le contrat. Ces vérifications, il apparaît tout de suite que le connaissance reçu pour embar-

---

(15) *Revue Droit Maritime Comparé*, tome , page .

barquement les rend impossibles. Il n'apporte pas avec lui les renseignements indispensables, l'attestation du fait essentiel d'où dépend la validité du contrat. Il doit en être l'instrument d'exécution; or, il manque à sa destination s'il ne contient qu'un engagement de transporter non la preuve du transport.

Est-à-dire que l'on doit admettre en Droit français que le connaissement reçu pour embarquement vicie complètement la vente CAF, M. RENARD ne le croit pas : L'usage d'un tel connaissement n'est pas lui-même une cause de nullité dans la vente CAF. Il en rend seulement l'exécution moins certaine puisqu'il ouvre la porte à la contestation par l'acheteur de la date d'embarquement, contestation qui sera exclue, sauf le cas de fraude, si l'on est en présence d'un connaissement embarqué.

M. RIPERT, dans la troisième édition de son traité de Droit Maritime (tom 2, page 876 examinant la question de la preuve de l'embarquement en matière de vente CAF rappelle tout d'abord que l'embarquement des marchandises étant un fait matériel la preuve de cet embarquement peut se faire par tous moyens. Normalement, le connaissement régulier apportera cette preuve. Quant au connaissement reçu pour embarquement il n'établit ni

la date, ni l'existence de l'embarquement. Il constitue seulement une présomption de fait que les marchandises ayant été remises au transporteur pour être embarquées, ont été vraisemblablement embarquées.

Quelle sera donc la valeur d'un tel connaissement en matière de ventes CAF :

M. RIPERT distingue deux questions : celle de l'embarquement et celle de la remise des documents :

« En ce qui concerne l'embarquement, écrit M. RIPERT, le vendeur doit établir l'existence d'un fait matériel. Le reçu pour embarquement est une preuve possible mais non décisive. Les Juges en feront état dans la mesure qu'ils apprécieront pour déterminer s'il y a eu embarquement. Tout dépend ici des faits de la cause et de l'attitude des parties. »

En ce qui concerne d'autre part, l'obligation du vendeur de remettre les documents, M. RIPERT ne peut admettre que le vendeur se décharge de son obligation en remettant un connaissement reçu pour embarquement. En effet, les documents à remettre doivent sans doute spécialiser la marchandise mais aussi constater la possession des marchandises, représenter ces marchandises de manière à ce que l'acheteur ayant en mains les do-

cuments reçoive également la possession de la marchandise, donc la possibilité de la transmettre à son tour.

Le connaissement reçu pour embarquement ne saurait constituer un instrument de possession de marchandises ; donc il ne faut pas obliger l'acheteur à payer contre sa remise.

Nous reviendrons plus loin sur cette question du connaissement, instrument de possession des marchandises.

Telle est la théorie de M. RIPERT.

Quelle solution donne en France la jurisprudence à cette question de la valeur du connaissement reçu pour embarquement en matière de vente CAF.

Les décisions rendues semblent assez contradictoires :

Dans le sens de l'insuffisance du connaissement reçu pour embarquement, nous trouvons l'arrêt de Marseille du 12 janvier 1926 (Dor. Sup. 4 170) décidant que « le connaissement reçu pour embarquement ne peut être considéré que comme récépissé de la marchandise et n'a pas la valeur d'un connaissement régulier faisant la preuve du chargement, que le vendeur est tenu de rapporter ».

Même solution dans le jugement du Tribunal du Havre du 21 avril 1925 : (Dor. Sup. 3, 456), dans le

jugement du Tribunal de Marseille du 17 février 1927 (Revue ventes et transports 1927-80).

Dans le sens contraire, admettant l'assimilation du connaissement reçu pour embarquement et du connaissement régulier, nous trouvons tout d'abord un Arrêt de la Cour de Paris du 2 mars 1922 (R. xxxiv, 574), dans l'affaire du s/s « Gothic », dont nous extraierons les considérants suivants :

« Considérant que le vendeur, au moment de la livraison avait reçu de la *South American Ship Corporation* délivrance d'une pièce dite « Bill of Lading » signée constatant la prise en charge de la marchandise pour l'embarquement; que ce document qui déchargeait le vendeur CAF des responsabilités et faisait passer les risques à l'acheteur, doit être en principe, quoique ne remplissant pas les conditions de forme prescrites par l'article 282 du Code de Commerce, assimilé quant à l'embarquement dans un contrat CAF à un connaissement régulier et qui, joint aux autres documents, était satisfactoire ».

Dans le même sens que cet arrêt, nous trouvons encore un arrêt de la Cour de Rouen du 16 janvier 1923 (*Droit Maritime Français*, 1923-653) un arrêt de la même Cour du 16 juin 1926 (Dor. Sup. 4-654) et aussi un arrêt de la Cour d'Aix du 7 mai 1925 (*Revue Ventes et Transports*, 1925-401).

Enfin, tout récemment un arrêt de la Cour de Cassation du 12 juillet 1928 (S. 28-1-1349).

La Jurisprudence française semble donc hésitante sur le point de savoir si le connaissement reçu pour embarquement décharge le vendeur CAF de ses obligations. Mais il semble bien, ainsi que l'on dit M. RIPERT et M. RENARD, que cette diversité provient de ce que les espèces présentées n'étaient pas les mêmes. Comme il s'agit de la preuve d'un fait matériel, l'embarquement des marchandises, les Tribunaux ont jugé différemment suivant les faits des causes qui leur étaient soumises.

*C) Le connaissement pour embarquement et la possession des marchandises*

Nous avons vu, lors de notre brève étude sur le connaissement régulier que ce document est non seulement un titre prouvant le contrat de transport et établissant l'embarquement des marchandises, mais qu'il constitue également un titre représentatif des marchandises elles-mêmes, un instrument de possession des marchandises, le porteur du connaissement étant réellement possesseur des marchandises par l'intermédiaire du Capitaine.

Le connaissance reçu, pour embarquement possède-t-il également ce caractère. Nous aurons à examiner longuement ce point particulier au cours de notre discussion. Bornons-nous ici, à examiner si, dans les études doctrinales où les décisions rendues au sujet du connaissance reçu pour embarquement, cette question a été examinée et dans quel sens elle a été tranchée.

Il semble y avoir fort peu d'auteurs et de tribunaux qui aient approfondi cette question.

Parmi les études doctrinales que nous avons signalées précédemment, nous ne trouvons guère que les articles de M JANTZEN et de M. MARAIS, dans lesquels le connaissance reçu pour embarquement a été envisagé au point de vue de la possession des marchandises.

Nous lisons, dans l'article de M. JANTZEN : « Les règles qui s'appliquent au connaissance en tant que titre de propriété des marchandises auxquelles il se rapporte sont, à mon avis, applicables également au connaissance reçu pour embarquement. Le droit de propriété des marchandises se transmet donc simplement, par transfert de ce document même, et le détenteur du titre est en droit également possesseur des marchandises. Il en est encore exactement de même pour le connaissance en tant que pièce justificative. La délivrance

des marchandises ne peut être refusée à celui qui présente le connaissement reçu pour embarquement et qui justifie ainsi de ses droits, conformément à la loi. Tout au moins, je ne vois, quant à moi, aucune raison de modifier ces règles en les appliquant à des connaissements établis déjà à la réception des marchandises ».

M. MARAIS a approfondi davantage l'examen de la question. Se plaçant au point de vue du connaissement ordinaire : « Le porteur du connaissement, écrit-il, a la possession réelle des marchandises au sens qu'assigne à ce terme l'article 1141 du Code Civil. On ne saurait trop insister sur ce point. Ce fut une grave erreur de la part de la Cour de Cassation d'admettre, dans certains de ses arrêts, l'expression : « possession symbolique », pour caractériser la possession du porteur du connaissement. Celle-ci est une possession aussi réelle que celle du magasinier sur les marchandises mises en gage dans ses docks. Seulement, cette possession s'exerce par l'intermédiaire du capitaine qui joue par rapport au porteur le rôle de tiers convenu. Mais, dans tous les cas, jamais la manière dont se réalise la possession, soit par appréhension directe, soit par l'entremise d'un tiers convenu, n'a exercé d'influence sur la nature même et sur les effets de cette possession ».

Et, plus loin, envisageant la même question, au point de vue du connaissance reçu pour embarquement en matière notamment de crédit documentaire, M. MARAIS continue : « Comme nous l'avons expliqué, un prêteur sur connaissance embarqué se livre à une opération de crédit réel. Il ne fait pas confiance à telle ou telle signature il envisage surtout, sinon exclusivement la valeur de réalisation d'une cargaison déterminée dont il acquiert et conserve la possession par l'entremise du capitaine. Le connaissance doit exactement représenter pour lui les marchandises qui s'y trouvent individualisées par leurs marques et leurs numéros. Or, le connaissance reçu pour embarquement ne remplit pas lui-même le but qu'en attend le donneur de crédit. Sans doute, si, après la prise en charge aux hangars du transporteur les marchandises sont effectivement chargées sur le navire désigné, le connaissance reçu pour embarquement se transforme automatiquement en un connaissance embarqué. Encore est-il que les tiers ne sont pas encore informés de cette interversion. Il faut, à cet égard, compléter le titre primitif par un document extérieur, par exemple, par une attestation de l'armement relative à la réalité du chargement ».

Et c'est ainsi que M. MARAIS refuse au connaisse-

ment reçu pour embarquement le caractère d'instrument de possession des marchandises.

Les tribunaux n'ont guère examiné le fond même de la question. Ils ont, à différentes reprises, eu l'occasion de trancher la question de savoir si le porteur d'un connaissement reçu pour embarquement a le droit de se faire délivrer la marchandise par le transporteur : ils ont tranché cette question dans un sens ou dans l'autre non pas en cherchant si le connaissement reçu pour embarquement peut transférer la possession aux porteurs successifs, mais bien simplement en examinant, d'une manière générale la validité du connaissement reçu pour embarquement au point de vue de la loi nationale.

C'est ainsi que le 5 février 1924, le Tribunal supérieur Hanséatique, dans une affaire Amiel contre Reedrei (*Hanséatische Gerichtszeitung* Hll. 1924, n° 49) jugeait qu'est de nul effet le connaissement portant la mention « received for Shippment », lorsqu'il est régi par le droit italien ; il ressort, en effet, de l'article 555, aliéna 5 du Code de Commerce italien, que le connaissement reçu pour embarquement est nul en droit italien. Il en résulte que le porteur ne peut demander de dommages-in-

térêts à la personne qui, ayant signé le connaissance pour l'armateur, remet ensuite les marchandises qui n'ont pas été embarquées au fabricant qui risquait de perdre son prix, le prétendu acheteur n'étant pas inscrit au Registre du Commerce. En le remettant ainsi en possession de son bien, le représentant de l'armateur a agi de bonne foi et il ne peut être poursuivi sur le fondement des articles 826 et suivants du Code Civil allemand qui réglemente la responsabilité civile.

Dans cette décision, le Tribunal Hanséatique n'a donc pas cherché à analyser les motifs juridiques de refuser au porteur du connaissance reçu pour embarquement le droit à des dommages-intérêts pour non livraison, ou, ce qui reviendrait au même, le droit de se faire délivrer la marchandise.

La Cour de Gênes a examiné également cette question, dans son arrêt du 10 juillet 1924 (*Diritto Maritimo*, XXVI, 628) et a jugé qu'il est inexact que la valeur du connaissance reçu pour embarquement comme titre représentant la marchandise et donnant droit à la délivrance soit subordonnée nécessairement à sa substitution après embarquement d'un connaissance embarqué; il peut suffire, au contraire, conformément à l'usage Nord Américain, que le connaissance pour embarquement soit complété par le « Mate's receipt » équivalent à

notre manifeste de bord et attestant l'embarquement. En conséquence, le connaissement reçu pour embarquement contrôlé par les indications du manifeste de bord établit le droit à la délivrance des marchandises.

Cette décision qui subordonne la valeur du connaissement reçu pour embarquement au point de vue du droit du porteur à la délivrance des marchandises à l'indication que le chargement a été réellement effectué revient exactement à considérer le connaissement reçu pour embarquement comme insuffisant à lui seul à donner le droit à la délivrance.

Telles sont parmi les décisions qui ont été rendues sur cette question celles qui nous ont paru les plus caractéristiques.

Nous avons conservé pour la fin de notre analyse doctrinale la théorie de M. RIPERT exprimée dans son traité de Droit Maritime : Nous aurons l'occasion, dans notre discussion, de revenir longuement sur cette étude. Indiquons simplement, ici, qu'après avoir rappelé comment se justifie juridiquement le caractère reconnu au connaissement régulier d'instrument de possession de marchandises, M. RIPERT se refuse à reconnaître le même caractère au connaissement reçu pour embarquement, parce que ce document n'établit pas que les mar-

chandises sont en la possession matérielle du capitaine-chef de l'expédition maritime qui, seul, peut posséder ces marchandises pour le compte du porteur du connaissement.

---

## SECTION II

### LE CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT ET LA DIFFICULTÉ QU'IL SOULÈVE. — DISCUSSION.

Ayant ainsi passé en revue les études doctrinales et les décisions de jurisprudence, nous allons, maintenant, tenter de dégager nous-mêmes quels sont des trois caractères du connaissance ordinaire ceux que l'on doit reconnaître ou refuser en connaissance reçu pour embarquement.

#### A. — LE CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT ET LA PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Nous avons analysé la doctrine et la jurisprudence relatives au point de savoir si le connaissance reçu pour embarquement prouve seulement un contrat de transport maritime ou bien s'il prouve auparavant un contrat de dépôt. Le moment est venu d'entrer dans la discussion même de cette question.

Il n'est pas douteux que le connaissance reçu

pour embarquement fait preuve du contrat de transport maritime. Il contient, en effet, comme le connaissement ordinaire, toutes les énonciations des conventions des parties et il n'est pas contestable que le contrat de transport peut se prouver par toute espèce d'écrit, quelle qu'en soit la forme. Mais une difficulté n'en subsiste pas moins. Le connaissement ordinaire prouve le commencement d'exécution du contrat de transport, puisque les marchandises ont été chargées. Or, le connaissement reçu pour embarquement prouve simplement que les marchandises ont été prises en charge par l'armateur dans ses magasins. Cette prise en charge fait-elle partie du transport maritime ? La preuve de cette prise en charge constitue-t-elle la preuve du commencement d'exécution du contrat de transport maritime ? Le nœud du problème est donc de savoir si le transport maritime comprend ou non les opérations précédant l'embarquement. Il faut choisir entre la théorie du sectionnement et celle de l'unité du contrat de transport.

A la vérité, c'est une conception bien étroite que celle qui conduit à limiter strictement le contrat de transport au déplacement des marchandises sur la mer. L'organisation moderne des transports, gérés par d'importantes sociétés qui disposent de vastes magasins de dépôt dans chaque port, la mul-

tiplicité des agents terrestres de ces sociétés, mènent à cette conclusion logique et pratique que le contrat de transport commence au moment où la marchandise entre dans la sphère d'activité de l'armement. Soit que le connaissement parle de marchandises chargées, soit qu'il parle de marchandises reçues pour embarquement, il s'agit toujours de cargaisons reçues à fin de transport. La remise des marchandises à l'armateur n'a pas pour objet leur garde, abstraction faite du transport qui doit suivre; au contraire, la réception de la marchandise par l'armement a pour objet l'accomplissement d'une opération préparatoire du transport. Il y a, entre les opérations préparatoires et accessoires du transport et le transport lui-même, une telle connexité, un tel rapport de moyen à but, qu'il serait arbitraire et contraire à la vérité même des choses d'effectuer un sectionnement du contrat de transport en un double contrat dont l'un serait le contrat de transport proprement dit et l'autre un contrat préliminaire de dépôt.

Prétendre que le transport maritime et, par conséquent, le connaissement qui en est l'instrument, ne peuvent comprendre que les opérations se plaçant entre la prise de la marchandise par le palan du navire et son déchargement par ce même palan, c'est obéir à des idées surannées. Cette no-

tion répondait aux anciennes conditions du trafic maritime, alors, qu'en effet, le transporteur prenait seulement livraison de la marchandise sous palan et la délivrait à l'arrivée sous palan sans intervenir dans les opérations précédant le premier moment où suivant le second moment. Sans doute, les choses se passent souvent encore ainsi, dans le *tramping*. Mais il en va très différemment des *liners* : les marchandises diverses qui composent la cargaison ordinaire des navires de lignes régulières sont livrées dans les magasins de l'armateur bien avant l'arrivée du navire et, à destination, l'armateur les met sur ses quais ou dans ses magasins pour ne les délivrer d'ordinaire qu'après le départ du navire.

Dans ces conditions, qui sont celles de la réalité, contre laquelle aucune théorie ne peut prévaloir, « on aurait peine à comprendre, disent MM. LESUEUR et LUTENDU (*Op. cit.*, p. 19), que l'armateur, que chacun s'accorde à regarder comme un transporteur maritime quand il place la marchandise en cale au départ avant que le navire ait levé l'ancre ou quand il prend cette même marchandise en cale à l'arrivée après que le navire est amarré, n'ait plus la même qualité de transporteur maritime quand il conduit cette marchandise du quai sous le palan ou qu'il la prend sous le palan pour

la mettre dans ses magasins, quand il classe cette marchandise au départ pour en faciliter l'arrimage ou qu'il l'allotit à destination pour en préparer les livraisons aux intéressés.

Il n'y a rien de plus artificiel que cette décomposition; toutes ces opérations constituent un ensemble indivisible, un tout dont on ne peut rien exclure sans se mettre en contradiction avec la réalité des faits. Comme le dit énergiquement un annotateur anonyme (R. XXXIV, 987) le bon sens s'insurge à voir un rapport juridique unique sectionné arbitrairement en parties à cloisons étanches ».

Les formules périodiques doivent exprimer les faits, non les contredire.

Le transport maritime, dit très justement M. RHPERT (Op. cit., n° 1381-2) comprend toutes les opérations matérielles nécessaires pour la réalisation pratique de l'objet du contrat : chargement, déchargement, garde des marchandises à quai ou dans les docks ne sont que des opérations accessoires du contrat ».

En recevant pour embarquement des marchandises, en les gardant en vue de cet embarquement, en les embarquant, en les dirigeant sur mer vers le lieu de leur destination, en les déchargeant, en les gardant encore après leur déchargement, le transporteur maritime accomplit une série d'actes

qui constituent l'exécution du contrat de transport. C'est un contrat unique qui implique des opérations diverses et complexes, échelonnées dans le temps et l'espace. Sans doute, les intéressés ont le droit de conclure, en vue de la garde des marchandises, un contrat indépendant du transport; mais si un contrat spécial de dépôt n'intervient pas ainsi formellement entre les parties, celles-ci n'ont formé qu'un seul contrat: le contrat de transport qui embrasse toutes les opérations nécessaires à la réalisation du transport.

L'exécution du contrat de transport commence dès que la marchandise est au pouvoir de l'armateur, c'est-à-dire dès sa remise à celui-ci. C'est à ce moment que commencent à se réaliser les effets de l'émission du connaissement. La prise en charge faisant partie du transport maritime, la preuve de cette prise en charge constitue la preuve du commencement d'exécution du contrat de transport maritime .

Cette solution commande la réponse à la question de l'étendue d'application des clauses d'irresponsabilités contenues dans le connaissement reçu pour embarquement. Si l'on sectionne arbitrairement les opérations du transport maritime, on est amené à écarter l'effet de ces stipulations pour la période antérieure au chargement; le transporteur

est considéré, au cours de cette période, comme un dépositaire ou comme un transporteur terrestre, responsable des pertes et avaries dans les termes du droit commun, il ne peut réclamer le bénéfice de clauses exonératoires de sa responsabilité contenues dans le connaissement reçu pour embarquement, puisque, d'une part, de telles clauses sont spéciales au transport maritime et interdites par la loi de 1905 en matière de transport terrestre, et que, d'autre part, le connaissement dont il s'agit ne gouverne pas les rapports des parties durant la période précédant l'embarquement. Si l'on admet, au contraire, comme nous l'avons fait et comme la réalité des faits impose de le faire, que le contrat de transport maritime est unique, qu'il comprend toutes les opérations préalables du transport, que son exécution commence dès la remise de la marchandise à l'armateur et avant même que cette marchandise soit exposée aux risques de mer, il faut dire que le connaissement reçu pour embarquement régit les rapports des parties même durant la période antérieure au chargement et que, par suite, les clauses de non-responsabilité jouent, d'ores et déjà, pendant cette même période.

Sans doute, les clauses exonératrices ou limitatives de la responsabilité de l'armateur, étant spéciales aux transports maritimes, doivent recevoir

une interprétation restrictive. Mais que convient-il d'entendre par interprétation restrictive ? La Cour de Cassation de Turin, dans son arrêt du 23 février 1923, nous l'avons vu, a pensé que la conception de l'unité du transport, qu'elle accepte, ne conduit pas nécessairement à reconnaître l'efficacité des clauses en question dans la période antérieure à l'embarquement; elle a estimé que ces clauses, étant exorbitantes du droit commun et ne se justifient que par la considération des risques particuliers du transport par mer, ne peuvent, à défaut d'une manifestation non équivoque de la volonté des parties, recevoir application lorsque la preuve de l'embarquement n'est pas fournie. Ainsi la Cour de Turin se met, en quelque sorte, en contradiction avec elle-même, puisqu'après avoir admis l'unité du contrat de transport maritime, après avoir affirmé que la responsabilité de l'armateur doit s'apprécier, même dans la période antérieure à l'embarquement, non d'après les règles du dépôt, mais uniformément d'après les règles du transport, elle scinde néanmoins le contrat de transport en deux parties en ce qui concerne l'application des clauses de non-responsabilité et elle ne reconnaît l'efficacité de celle-ci que pour la responsabilité naissant lors du déplacement des marchandises sur la mer. C'est une exagération du principe de l'interpréta-

tion restrictive. Ce principe exige seulement qu'on n'étende pas la partie des clauses envisagées au-delà des transports maritimes; il n'exige nullement qu'on restreigne cette portée à certaines phases d'exécution du transport maritime. La vérité est que les clauses d'irresponsabilité s'appliquent à tout moment du transport dont le connaissance reçu pour embarquement constitue le titre, à la période précédant l'embarquement aussi bien qu'aux autres périodes. Ainsi le veut l'idée enfantee par la pratique des choses et sainement comprise de l'unité de contrat de transport maritime.

---

## B. — LE CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT ET LA PREUVE DU CHARGEMENT

Nous avons indiqué, lors de notre étude du connaissement régulier, comment dans la pratique, ce document sert de preuve du chargement. Il n'est pas inutile de rappeler au début de notre discussion comment les choses se passent en pratique :

Lorsque la marchandise est prête pour l'expédition le chargeur se rend à la compagnie de navigation, remplit une déclaration d'embarquement indiquant la nature, le nombre, etc., des marchandises qu'il compte expédier et, sur cette déclaration, l'armateur délivre le permis d'embarquement. Le chargeur, muni de cette autorisation, remet la marchandise aux préposés de l'armateur qui lui délivrent un simple reçu provisoire. Puis, lorsque le bateau est arrivé, et que les marchandises sont embarquées, le chargeur fait échanger son reçu provisoire contre un connaissement qui n'est généralement remis que la veille du départ du navire. Ce connaissement constitue donc une véritable reconnaissance des marchandises par le capitaine au nom de l'armateur. Il prouve, sans contestation possible, l'embarquement de la marchandise.

Mais au contraire, lorsque le connaissance proprement dit est remis, dès la prise en charge par l'armateur avant l'embarquement de la marchandise, peut-il faire preuve de ce chargement ? C'est cette question qui a fait l'objet des nombreuses controverses doctrinales et des décisions de jurisprudence que nous avons déjà examinées.

Nous avons vu que la plupart des auteurs refusent au connaissance reçu pour embarquement toute force probante quant au chargement des marchandises.

Il semble difficile effectivement de ne pas partager cette opinion. Délivré avant l'embarquement de la marchandise comment le connaissance reçu pour embarquement prouverait-il d'une manière absolue ce chargement ? Et cependant, il ne faut pas aller trop loin : il ne faut pas oublier que le chargement est un fait essentiellement matériel et qui, par conséquent, peut être établi par tous moyens et il n'est pas douteux que le connaissance reçu pour embarquement qui contient une promesse formelle d'embarquer de la part du transporteur constitue une présomption sérieuse de chargement tout particulièrement dans les cas où un délai d'embarquement ou le nom du navire sur lequel doit être effectué le transport est stipulé.

Sans doute, à lui seul, le connaissance reçu

pour embarquement ne fait pas preuve absolue du chargement, mais il crée une présomption qui, si elle est accompagnée d'autres présomptions, peut apporter un appoint sérieux à l'établissement de l'embarquement. C'est là l'opinion de M. RIPERT; c'est là également l'opinion de M. MARAIS. Il nous semble qu'elle est parfaitement légitime :

Mais alors, quelles vont être les conséquences pratiques du principe que nous admettons ainsi ?

Nous avons exposé l'importance de la question en matière de ventes CAF. Nous avons vu que le vendeur CAF est tenu d'embarquer la marchandise et de remettre les documents à l'acheteur. Ces documents doivent remplir la double condition suivante : établir le chargement effectif des marchandises et constituer un instrument de possession des marchandises permettant à l'acheteur de se faire délivrer la marchandise et de transmettre lui-même la possession à des tiers par la simple transmission de ces documents.

L'acheteur CAF doit donc accepter la traite qui lui est présentée si elle est accompagnée de documents satisfaisants. Le connaissement ordinaire remplissant les deux conditions donne donc naissance incontestablement à l'obligation de l'acheteur. Le connaissement reçu pour embarquement

dégage-t-il, lui aussi, le vendeur de sa double obligation ?

Nous avons vu, lors de notre analyse de doctrine et de jurisprudence, que la plupart des auteurs et des tribunaux français et étrangers se refusent à reconnaître au connaissement reçu pour embarquement la faculté de dégager le vendeur CAF de ses obligations parce que seule la remise d'un document établissant le chargement des marchandises peut obliger l'acheteur à payer. Le connaissement reçu pour embarquement ne faisant pas cette preuve du chargement, le vendeur CAF n'est pas libéré par sa remise. C'est là la solution que l'on doit évidemment admettre si l'on refuse au connaissement reçu pour embarquement toute force probante quant à l'embarquement.

Mais, si, suivant toujours la théorie de M. RIPERT, on admet que le chargement étant un fait purement matériel peut être prouvé par tous les moyens et que, d'autre part, le connaissement reçu pour embarquement constitue une présomption d'embarquement, on devrait admettre que l'obligation de l'acheteur CAF, dans chaque espèce envisagée, prendra naissance ou ne prendra pas naissance par le fait de la remise du connaissement reçu pour embarquement suivant que la présomption d'embarquement constituée par un tel document sera,

plus ou moins sérieuse, suivant les circonstances de fait qui auront accompagné sa délivrance par l'armateur et sa remise à l'acheteur. Ce serait là, en effet, la conséquence logique du principe que nous avons admis.

Mais, il ne faut pas oublier que pour mettre l'acheteur CAF dans l'obligation d'accepter et de payer la traite, les documents qui lui sont remis ne doivent pas seulement établir le chargement des marchandises, mais constituer aussi un instrument de possession des marchandises permettant par sa seule transmission de transmettre cette possession. Or, nous avons déjà vu que si le connaissement ordinaire constitue bien un instrument de possession de marchandises, il semble plus douteux que le connaissement reçu pour embarquement possède ce caractère. C'est là, d'ailleurs, l'objet de la troisième partie de notre discussion que nous allons maintenant aborder.

---

**C. — LE CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT ET LA POSSESSION DES MARCHANDISES.**

Nous avons rappelé précédemment l'intérêt qu'il y avait pour tout acquéreur à ne pas se contenter du seul droit de propriété transféré par le simple échange des consentements, mais à acquérir, le plus tôt possible, la possession même de l'objet.

En matière de ventes maritimes à distance, la question est plus particulièrement délicate, puisque l'acquéreur ne peut prendre livraison de la marchandise que lorsque son transport est terminé.

L'on comprend donc immédiatement que l'on ait cherché dans la pratique un moyen de permettre à l'acheteur d'acquérir le plus rapidement possible la possession de la marchandise avant que cette dernière ne soit parvenue matériellement entre ses mains. Nous avons déjà indiqué brièvement que ce moyen est fourni par le connaissement ordinaire, qu'il est d'usage de considérer comme l'instrument de la possession des marchandises et dont la transmission opère automatiquement le transfert de la possession elle-même.

Il ne paraîtra pas inutile de reprendre, ici, l'exposé des raisons pour lesquelles ce caractère a été attribué au connaissance ordinaire. Nous verrons ensuite s'il y a lieu d'étendre ce même caractère au connaissance reçu pour embarquement.

Pour bien comprendre la question, il est nécessaire de se rappeler tout d'abord un principe important en matière de possession à savoir que la possession peut s'acquérir par l'intermédiaire d'un tiers : l'on sait, en effet, que la possession comprend deux éléments : le *Corpus* qui est l'ensemble des faits qui constitue la possession, des actes matériels de détention, d'usage, de jouissance, accomplis sur la chose et l'*Animus*, qui est l'intention de devenir possesseur pour son propre compte. Or, il est admis aujourd'hui qu'il n'est pas nécessaire que les deux éléments de la possession se réalisent en la personne même qui doit devenir possesseur. Il faut distinguer, à cet égard, entre l'élément intentionnel et l'élément matériel :

L'élément intentionnel, l'intention de devenir possesseur, est naturellement requis en la personne même qui doit posséder; la volonté d'un tiers ne peut pas nous rendre possesseur à notre insu;

L'élément matériel est régi par un principe contraire : il n'est jamais nécessaire que les actes de jouissance constitutifs de la possession soient ac-

complis par la personne même du possesseur. Il a toujours été admis, et cela depuis l'époque romaine, qu'on peut prendre possession d'une chose « *alieno corpore* », c'est-à-dire par l'intermédiaire d'un tiers.

C'est ce dernier principe que la possession peut s'acquérir et se conserver par l'intermédiaire d'un tiers qu'il était nécessaire de dégager pour bien comprendre la suite du raisonnement.

Ainsi que M. RIPERT l'a fait dans son ouvrage de Droit Maritime en matière de vente sur marchandises embarquées, nous allons distinguer deux hypothèses :

La première : la vente n'est conclue qu'après que les marchandises ont été expédiées. L'expéditeur a donc remis les marchandises au Capitaine qui lui a remis un connaissement à son ordre constituant reçu de la marchandise, constatant la prise en charge et l'embarquement des marchandises. Lorsque la vente s'est conclue, le transfert de propriété s'est effectué automatiquement par simple échange de consentement, mais l'acquéreur a le plus grand intérêt à devenir également possesseur de la marchandise :

Or, on peut constater que pendant leur transport les marchandises sont bien en la possession du Capitaine, mais que ce dernier ne possède pas pour

son propre compte, mais bien pour le compte du véritable possesseur qui est l'expéditeur.

L'expéditeur possède donc par l'intermédiaire du Capitaine.

Pour livrer la possession des marchandises, l'expéditeur doit donc donner à l'acquéreur le moyen de se faire remettre les marchandises par le Capitaine. Ce moyen c'est le connaissement. Le vendeur va donc transférer à son acquéreur le connaissement qui va donner à ce dernier un droit propre contre le Capitaine à la délivrance des marchandises. Et l'on doit considérer que le connaissement n'est pas seulement le titre de cette créance sur le Capitaine, c'est véritablement « la représentation même de la marchandise pendant le transport; l'expéditeur qui remet le connaissement remet l'instrument de la possession, donc la possession elle-même. Il renonce à la possession des marchandises comme il a renoncé à la propriété. »

Dans notre seconde hypothèse, nous supposons que les marchandises embarquées sont déjà vendues. Le connaissement, qui est remis à l'expéditeur, est donc établi au nom ou à l'ordre du destinataire. Lorsque l'expéditeur aura transmis ce connaissement à l'acquéreur il lui aura également transmis la possession des marchandises. Ce sera donc pour le compte du destinataire que le Capi-

taine ès qualité possèdera les marchandises pendant le transport. L'expéditeur pourra donc, en mettant son connaissement en circulation, transmettre la possession et le droit à la délivrance des marchandises aux endossataires successifs du connaissement.

Il est donc bien certain que le connaissement ordinaire constitue l'instrument de la possession des marchandises transportées.

Et nous arrivons maintenant à nous demander si ce caractère attribué au connaissement ordinaire délivré après l'embarquement, doit être étendu au connaissement reçu pour embarquement délivré dès la prise en charge des marchandises par l'armateur et avant leur embarquement.

Voyons l'hypothèse qu'il faut prévoir pour que la question se pose en pratique :

L'expéditeur n'a pas encore vendu sa marchandise. Il compte l'envoyer à son représentant à l'étranger en vue de sa vente. Il remet la marchandise au préposé de l'armateur et reçoit de ce dernier un connaissement reçu pour embarquement.

Or, bientôt après et pendant la période où les marchandises sont encore dans les magasins de l'armateur, ces marchandises sont vendues à un acquéreur au port de destination. Le vendeur va

donc transférer à son acquéreur le connaissance qui lui a été remis. Doit-on considérer que le vendeur a transmis à son acquéreur le droit de se faire délivrer la marchandise lors de son arrivée, la véritable possession, alors même que ces marchandises n'étaient pas encore embarquées lorsque le connaissance a été délivré ? L'acquéreur va-t-il pouvoir, lui-même, transférer la possession en mettant son titre en circulation ? Les différents porteurs et endossataires du connaissance seront-ils successivement les possesseurs de la marchandise ? Au premier abord, il semble peut-être que la question doit pouvoir être résolue affirmativement. Pourquoi, pourrait-on dire, en effet, le connaissance ordinaire est-il considéré comme la représentation de la marchandise pendant son transport, est-ce parce qu'il constate et prouve le chargement des marchandises ou n'est-ce pas plutôt parce qu'il constitue un reçu des armateurs, parce qu'il constate la prise en charge de la marchandise par cet armateur ? Or, le connaissance reçu pour embarquement constate également la prise en charge par l'armateur. Peu importe, que lors de la délivrance les marchandises aient été à bord, sur quai ou dans les magasins de l'armateur. Dans tous les cas, elles sont à la disposition matérielle de l'armateur ou plutôt de ses différents préposés qui

les possèdent pour le compte de véritable possesseur, c'est-à-dire du porteur de connaissance.

Ce serait là un raisonnement erroné. En effet, si le connaissance ordinaire peut être considéré comme représentant la marchandise embarquée et constitue l'instrument de la possession de ces marchandises c'est qu'il constate que la marchandise a été embarquée et mise en la possession matérielle du Capitaine non pas en sa qualité de préposé des armateurs, mais bien comme chef de l'expédition maritime.

Si l'on considérait, en effet, le Capitaine seulement comme préposé des armateurs, on ne pourrait admettre qu'il possède pour le compte du destinataire ou du porteur du connaissance, car il ne serait que le représentant d'un détenteur précaire qu'est l'armateur, détenteur précaire qui a seulement l'obligation de restituer à la personne qui lui a confié la marchandise. Or, le connaissance reçu pour embarquement est délivré par l'armateur avant le chargement; il ne peut donc spécialiser la marchandise, il ne peut pas établir que la marchandise est sous la garde du Capitaine : « Le chargeur qui remet la marchandise à la Compagnie de Navigation contre reçu, écrit M. RIPERT, garde la possession de la marchandise et la Compagnie est un détenteur précaire par rapport à lui.

Mais la transmission de ce reçu ne transmet pas la possession de la marchandise. Rien ne prouve, en effet, que les marchandises aient été embarquées sur tel navire et soient détenues par tel Capitaine. Le connaissement régulier spécialise la marchandise et les met sous la garde du Capitaine; le connaissement reçu pour embarquement ne peut jouer ce rôle ».

Le connaissement reçu pour embarquement ne constitue donc pas comme le connaissement régulier, un instrument de possession des marchandises. Et l'on voit tout de suite les conséquences pratiques de ce principe.

Lorsque nous avons étudié la question de la preuve du chargement et de la valeur du connaissement reçu pour embarquement en matière de ventes CAF nous avons déjà fait entrevoir cette solution. Le connaissement reçu pour embarquement doit-il être accepté par l'acheteur CAF; nous sommes-nous demandé ?

Remplit-il la double condition du document que le vendeur CAF est tenu de remettre à l'acheteur ? Et si nous avons admis que le connaissement reçu pour embarquement constitue, sinon une preuve absolue, du moins une présomption de chargement, nous avons, par contre, refusé à ce document le caractère d'instrument de possession des marchan-

dises et nous en avons conclu que le vendeur CAF, qui remet un connaissement reçu pour embarquement à son acquéreur, ne peut exiger de ce dernier l'acceptation de la traite documentaire.

Il apparaît immédiatement quelle difficulté considérable le principe que nous avons admis soulève en matière d'opérations d'avances sur marchandises, d'opérations documentaires.

En effet, le banquier ne consentira à escompter une traite documentaire que s'il obtient un véritable droit de gage sur la marchandise transportée. Or, un gage régulier ne peut être constitué que par la remise de la possession de l'objet au créancier-gagiste. L'article 2.071 du Code Civil subordonne le nantissement à la remise de la chose au créancier par le débiteur pour sûreté de sa dette. L'article 2.076 ne reconnaît le privilège du créancier-gagiste que s'il a été mis et est resté en possession de la chose. Or, pour mettre le banquier en possession des marchandises gagées, il faut lui transmettre l'instrument de la possession. Le connaissement régulier sera donc très utile. Au contraire, le connaissement reçu pour embarquement donnera lieu à des difficultés très grandes et sera vu avec défaveur par le banquier.

Nous aurons l'occasion dans notre chapitre suivant d'examiner cet inconvénient pratique du con-

naissement reçu pour embarquement, de passer en revue les projets de réforme qui ont été élaborés et de rechercher les moyens de pallier à ces inconvénients.

---

## CHAPITRE II

---

### AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS PRATIQUES DU CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT PROJETS DE RÉFORME.

Ayant examiné, au cours de notre étude, si le fait que le connaissement reçu pour embarquement est délivré avant le chargement des marchandises devait faire refuser à ce document les trois caractères principaux du connaissement régulier, il nous a paru intéressant de préciser les avantages et les inconvénients pratiques de ce document et d'examiner les projets de réforme dont il a été l'objet.

Le connaissement reçu pour embarquement présente des avantages certains tant pour le vendeur que pour le destinataire et l'armateur :

*Pour le vendeur* : le connaissement reçu pour embarquement étant délivré dès que la marchandise est remise à l'armateur le vendeur peut aus-

sitôt en faire argent. Ainsi est supprimé le « poids mort » que constitue l'intervalle, parfois long, séparant la remise des marchandises à l'armateur et leur chargement à bord du navire.

On pourrait objecter que c'est alors le banquier qui a escompté la traite qui pâtit de ce poids mort mais, d'une part, cela n'est exact que si la traite est payable seulement à l'arrivée des marchandises et nullement lorsque la traite est payable à présentation, et, d'autre part, même dans le premier cas, le banquier n'aurait pas à s'en plaindre étant donné qu'il en tient naturellement compte dans le taux de son escompte. Dans le cas où la traite est payable à présentation, c'est évidemment le destinataire qui va supporter la conséquence du poids mort mais il en tient compte dans son prix d'achat et pourra tenter d'obtenir de l'expéditeur une réduction en compensation.

*Pour le destinataire* : le connaissement embarqué n'étant dressé et délivré que lorsque les marchandises sont chargées et, par conséquent, que le navire est prêt à partir, il est difficile de le négocier en temps utile pour qu'il parvienne à destination à temps pour permettre au destinataire de prendre livraison des marchandises dès leur arrivée. Il en résulte naturellement des frais importants de magasinage, sans compter les dangers

évidents pour les marchandises périssables. L'avantage du reçu pour embarquement apparaît immédiatement : il est délivré dès la remise de la marchandise à l'armateur, souvent bien avant que le navire soit même en rade. Il pourra donc être négocié immédiatement et être expédié aussitôt au destinataire qui sera en possession des documents bien avant l'arrivée de la marchandise et évitera ainsi des frais importants.

*Pour l'armateur* : le connaissement reçu pour embarquement laisse à l'armateur une grande latitude pour embarquer la marchandise selon la place dont il dispose sur ses navires. D'autre part, si le frêt est stipulé payable d'avance, l'armateur pourra le toucher dès la remise du connaissement.

Mais si le connaissement reçu pour embarquement présente des avantages pratiques considérables, il faut bien reconnaître qu'il a également des inconvénients sérieux.

Rappelons, tout d'abord, qu'en matière de ventes maritimes et notamment en matière de ventes CAF l'usage du connaissement reçu pour embarquement paraît sinon impossible, du moins très difficile, l'acheteur CAF étant toujours en droit de ne pas se contenter d'un tel document et de refuser la traite.

D'autre part, inconvénient sérieux également

au point de vue de l'assurance des marchandises : on sait, en effet, que les polices type d'assurance sur facultés ne couvrent les marchandises que depuis leur chargement à bord jusqu'au débarquement, or, le connaissement reçu pour embarquement déborde l'opération de transport maritime ainsi étroitement envisagée. Il en résulte donc que pendant la période précédent le transport les marchandises ne seraient pas couvertes. Hâtons-nous d'ailleurs de faire remarquer que si les clauses imprimées, véritables clauses de style insérées dans la police type prévoient en effet cette limitation dans l'étendue de la couverture des risques, il arrive fréquemment que des clauses manuscrites viennent déroger à ces clauses imprimées et rien n'empêche par conséquent le chargeur d'exiger de ses assureurs une clause particulière étendant la couverture aux opérations précédant le chargement. C'est là uniquement une question de prime plus ou moins élevée.

Incontestablement, le plus grave inconvénient du connaissement reçu pour embarquement c'est l'incertitude dans laquelle il laisse tous les intéressés des transactions maritimes sur la date réelle de départ et, par conséquent, d'arrivée des marchandises.

Il est incontestable que l'ignorance dans laquelle

se trouvent les intéressés de la date et même de la réalité de l'embarquement jette un trouble sérieux dans les opérations auxquelles donne lieu le reçu pour embarquement.

Sans doute, le connaissance reçu pour embarquement ne détient pas le monopole de cet inconvénient qui se présente également dans une certaine mesure dans tous les cas du connaissance embarqué dans lequel l'armateur se réserve la faculté du transbordement.

Mais on ne peut nier que cet inconvénient est de nature à causer un préjudice aux divers intéressés. A cet égard, cependant, il faut distinguer : pour l'expéditeur l'inconvénient est nul; on pourrait dire qu'en l'espèce il est le *tertius gaudens* de l'opération; il a retiré son connaissance, il l'a eu très rapidement, il peut le négocier comme bon lui semble.

Il n'en est pas de même pour les banquiers, mais pour eux encore il faut distinguer suivant les divers caractères de la traite qui leur est remise; il peut arriver que cette traite soit libellée à présentation; en pareil cas, peu importe au banquier que la marchandise mette plus ou moins de temps à parvenir au destinataire puisque dans tous les cas il peut se faire payer immédiatement; de même encore, il n'y a aucun inconvénient pour le banquier

toutes les fois que la traite est payable à un certain délai de vue; mais, au contraire, l'inconvénient apparaît lorsque la traite est payable par le destinataire après l'arrivée des marchandises car alors le banquier ne sait plus quand il pourra avoir l'argent qu'il a avancé. Evidemment, il y a lieu d'indiquer que si l'échéance s'allonge l'escompte augmente.

En ce qui concerne le destinataire, l'on peut bien dire que c'est lui le véritable sacrifié. Comme nous l'avons indiqué précédemment, il se crée au cours de l'expédition un « poids mort » et par le jeu du connaissance reçu pour embarquement ce « poids mort » c'est le destinataire qui le supporte et cet inconvénient est d'autant plus grave que la durée de ce « poids mort » est tout à fait incertaine.

L'inconvénient est particulièrement grave lorsqu'il s'agit d'un commerçant qui a pris lui-même des engagements vis-à-vis des tiers quant à l'exécution de certains marchés dans un délai déterminé. L'inconvénient est le même s'il s'agit d'un industriel car il y a dans les usines une sorte de roulement; à un certain moment les magasins du filateur, par exemple, seront vides parce que le coton aura été employé pour les confections et il faut, à ce moment, que les balles de coton qu'il attend parviennent dans les magasins dès que la

matière première a été entièrement employée. Il est bien évident que dans le commerce, comme dans l'industrie, seule une sûreté de prévision pourra assurer avec exactitude le bon fonctionnement de tous les rouages. Ce bon fonctionnement devient impossible à obtenir si une trop grande incertitude règne quant à la date d'arrivée des marchandises attendues.

Cet inconvénient est si considérable qu'il a motivé de nombreux projets de réforme en vue de l'amélioration du connaissement reçu pour embarquement.

Voyons donc, maintenant, quels sont les vœux émis par les corporations de la plupart des intéressés aux transactions maritimes et essayons de déterminer les mesures nécessaires pour pallier dans la mesure du possible à cet inconvénient.

Mentionnons, tout d'abord, la suggestion faite par la Chambre de Commerce d'Adelaïde tendant à faire compléter le connaissement reçu pour embarquement par un certificat constatant le fait du chargement.

En 1910, la Conférence du connaissement de Liverpool adopta un certain nombre de mesures destinées à réglementer le connaissement reçu pour embarquement pour le commerce des cotons. Ces mesures qui régissent actuellement encore le trafic

des cotons sont précisées dans les règles suivantes :

1° — Aucun connaissement ne doit être signé avant que le coton même n'ait été effectivement livré à la Compagnie de Navigation, au Capitaine ou aux agents, c'est-à-dire ne soit sous la gestion de la Compagnie ou des agents autorisés bien que n'ayant pas été effectivement chargé à bord.

2° — Tout connaissement doit être signé par la Compagnie, le Capitaine ou les agents autorisés de la Compagnie. Les connaissements de port et les connaissements en dépôt doivent être marqués comme tels.

3° — Tous les connaissements doivent être numérotés suivant leur ordre consécutif.

4° — sauf dans les cas de force majeure les marchandises doivent être effectivement embarquées dans un certain délai à dater de leur réception savoir : 10 jours s'il s'agit d'un connaissement de port et trois semaines s'il s'agit d'un connaissement en dépôt.

— Après la guerre, les Banques d'Australie et de Nouvelle Zélande tentèrent d'obtenir des armateurs qu'ils insèrent dans les connaissements reçu pour embarquement la désignation d'un navire avec l'engagement de charger les marchandises sur ce navire ou sur le suivant dans un délai déterminé.

Il s'agissait en l'espèce du commerce des laines et les Banques ne purent obtenir satisfaction.

En 1922, se tint en Angleterre une véritable conférence d'armateurs, de banquiers et des délégués de Chambres de Commerce tous intéressés dans le transport maritime. Cette conférence examina le moyen d'éviter l'incertitude sur la date d'arrivée des marchandises et formula les cinq règles suivantes :

I. Il ne sera délivré aucun connaissement libellé « embarqué », avant que les marchandises correspondantes ne soient effectivement à bord;

II. Il ne sera délivré aucun connaissement reçu pour embarquement avant que les marchandises ne soient en possession du transporteur ou d'une personne dûment autorisée de lui.

III. Il ne sera délivré de connaissement reçu pour embarquement que pour un navire désigné dans lequel la place nécessaire aura été effectivement réservée;

IV. Il ne sera délivré aucun connaissement reçu pour embarquement plus de sept jours avant la date à laquelle selon les prévisions le navire doit être prêt à charger;

V. Tout connaissement reçu pour embarquement contiendra une clause stipulant qu'en cas d'impossibilité absolue d'embarquer la cargaison sur le

navire désigné, l'armateur expédiera les marchandises par le premier vapeur disponible ou à son choix par un navire d'une autre ligne aux conditions du connaissement *mutatis mutandis*.

Telles sont les formules qui ont été proposées pour parer à l'inconvénient pratique du connaissement reçu pour embarquement. Elles peuvent se résumer en deux principes : *a*) obligation de l'armateur de charger la marchandise dans un certain délai, à partir de la prise en charge, sauf cas de force majeure et *b*) en second lieu obligation de l'armateur de charger sur un navire déterminé ou sur le premier navire disponible avec interdiction de délivrer le connaissement plus d'un certain temps avant l'époque où le navire doit prendre charge.

Disons, tout de suite, que la seconde formule nous paraîtrait de nature à rendre le connaissement reçu pour embarquement moins dangereux. Elle réduit au minimum l'incertitude sur la date d'arrivée des marchandises. Il semblerait même préférable de prévoir, d'une manière plus précise, le cas où l'armateur n'a pas pu charger sur le navire désigné et d'obliger cet armateur à charger la marchandise sur le navire qui doit, d'après les prévisions possibles, parvenir le premier à destination, à quelque armateur qu'il appartienne.

Ce serait là le meilleur moyen d'augmenter la sécurité dans l'usage du connaissance reçu pour embarquement.

Ayant ainsi examiné les efforts qui ont été faits par les organes professionnels des divers intéressés aux transactions maritimes, pour rendre plus pratique l'usage du connaissance reçu pour embarquement, nous allons, avant de terminer notre étude examiner les règles élaborées par la Conférence de La Haye, en 1921, et la convention internationale de 1924 qui, ayant pour objet la réglementation internationale de la responsabilité du transporteur et l'unification de certaines règles en matière de connaissances contiennent certaines prescriptions relatives à l'usage du connaissance reçu pour embarquement.

---



## CHAPITRE III

---

### RÈGLES DE LA HAYE 1921 ET CONVENTION INTERNATIONALE DE 1924

Il semble inutile de rappeler, ici, que l'origine des règles de La Haye se trouve dans la lutte des chargeurs contre les armateurs, au sujet de l'application des clauses de non responsabilité, lutte qui a fait l'objet de tant de débats (1).

L'on se souvient de la prétention des armateurs de maintenir, en matière de contrats de transports,

---

(1) Léopold DOR, *Compte rendu critique de la Conférence de La Haye* (R. XXXIII, 701).

P. DE ROUZIER. — *Le Point de vue des Armateurs français* (R. XXXIII, 683).

BISSHOP. — *L'Accueil fait aux règles de La Haye dans le Royaume Uni.* (R. XXXIII, 260).

*Compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye* (R. XXXIII, 502 et 976).

*Circulaire n° 1162 du Comité des Armateurs de France.*

MARAI. — *Des Règles de La Haye, 1926.*

RIPERT. — *Droit Maritime, 3<sup>e</sup> édition, 775.*

la liberté absolue des conventions, alors que les chargeurs se plaignant de ne pouvoir discuter librement les clauses du connaissement rédigées d'avance par les seuls armateurs et qui leur étaient imposées, réclamaient une intervention législative pour réglementer, d'une manière générale, la responsabilité du transporteur et restreindre l'application des clauses de non responsabilité.

Cette campagne ardente des chargeurs ne tarda pas à provoquer l'élaboration de nombreux projets de loi, tant en France qu'à l'étranger (projets Félix Faure et Siegfried, en 1886, Lebon et Trarieu, en 1895; Colin, en 1910; Clémentel et De Monzie, en 1927).

Aux Etats-Unis, une loi du 13 février 1893, connue sous le nom de « Harter Act », a prohibé l'insertion des clauses d'exonération dans les connaissements dans certaines conditions.

Les dispositions du « Harter Act » passèrent ensuite dans la législation de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada. Le Code de Commerce japonais et le Code de Commerce marocain contiennent également des restrictions concernant les clauses d'exonération.

Mais on se rendit vite compte qu'aucune de ces réformes ne pourrait être véritablement efficace sans qu'une entente internationale ne soit envisa-

gée et ce point de vue fut défendu ardemment par le Comité des armateurs de France.

Toutes les tentatives faites à ce sujet étaient restées lettre morte, parce que l'armement britannique s'opposait d'une manière absolue au principe d'une entente internationale. Au mois de février 1921, eut lieu à Londres une réunion officielle des représentants des diverses parties de l'Empire britannique. Cet impérial Shipping Committee fit une recommandation en faveur d'une législation sur le connaissement s'étendant à tout l'Empire britannique et inspirée de la loi canadienne. Les armateurs anglais sentirent le danger et comprirent que l'entente internationale, dont ils avaient jusqu'alors écarté le principe, constituait la seule solution possible du problème. De leur côté, les négociants, les assureurs, les banquiers, heureux de l'aide inespérée que leur apportait, l'Imperial Shipping Committee se hâtèrent de la mettre à profit et obtinrent de l'International Law Association que la question fut étudiée par une Commission Spéciale et soumise au congrès qui devait avoir lieu à La Haye, en 1921.

En même temps, le Comité Maritime International, établi à Anvers, inscrivait à l'ordre du jour de sa réunion de juillet, l'interdiction, par voie de convention internationale des clauses d'exonéra-

tion des fautes commerciales du capitaine. L'Association française de droit maritime établissait un projet de convention devant servir de bases aux délibérations du Comité Maritime International.

En somme, un mouvement général s'affirma en faveur du règlement international d'un problème que les pays possédant une marine marchande étaient incapables de résoudre isolément par des lois nationales.

C'est dans ces conditions que s'ouvrirent à La Haye les débats qui devaient aboutir à l'élaboration des règles de La Haye 1921.

La Conférence de 1921 réunit les représentants les plus qualifiés des armateurs, des chargeurs, des banquiers et des assureurs des principaux pays. C'est à dire que l'élaboration des résolutions n'alla pas sans d'âpres discussions. Mais, l'on peut dire malgré tout que les règles de La Haye constituent une victoire certaine des chargeurs aux dépens des armateurs qui ne les ont acceptées qu'en raison du fait que l'application de ces règles devrait être internationale. Du moment, en effet, qu'aucun armateur dans aucun pays ne peut introduire de clauses d'exonération, tous les armateurs peuvent y renoncer sans que le jeu de la concurrence les mette de ce fait en infériorité les uns vis-à-vis des autres.

Nous ne ferons qu'une analyse très succincte des règles de La Haye en insistant tout particulièrement sur l'article relatif au connaissance reçu pour embarquement et en indiquant les discussions que son élaboration a motivées.

Le principe posé par les règles de La Haye c'est la responsabilité légale du transporteur et l'interdiction de toutes les clauses par lesquelles l'armateur tendrait à s'exonérer de cette responsabilité.

Ce principe souffre, toutefois, certaines exceptions : notamment la négligence clause par laquelle l'armateur s'exonère des conséquences des fautes *nautiques* de ses préposés est autorisée.

D'autre part, cette responsabilité du transporteur ne jouera pas dans le cas où les dommages proviennent du fait du chargeur, du vice de la marchandise, ou même du fait de l'armateur sans qu'il y ait faute de sa part.

Si les clauses limitatives de responsabilité sont interdites, c'est que les règles établissent une limitation légale tant en ce qui concerne le montant des indemnités dues que le délai dans lequel la réclamation doit être intentée : le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages pour une somme dépassant 100 Livres sterling par colis et unité; d'autre part, l'enlèvement des marchandises par le chargeur constitue une présomp-

tion jusqu'à preuve contraire que les marchandises ont été délivrées telles qu'elles ont été décrites au connaissement et l'action en réclamation du chargeur est prescrite par un délai d'un an.

Telle est, dans ses grandes lignes, la réglementation de la responsabilité du transporteur établie à La Haye. Pour pouvoir mettre en jeu cette responsabilité du transporteur, il faut que le chargeur ou le destinataire puisse établir le fait même du chargement et la consistance du chargement : d'où la règle que l'armateur est tenu de remettre au chargeur un connaissement après avoir reçu et pris en charge les marchandises et que le connaissement doit contenir toutes les indications nécessaires pour l'identification des marchandises et la reconnaissance de leur état et conditionnement. Le connaissement ainsi délivré, d'après les indications du chargeur vaut présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont décrites sauf certains cas particuliers.

Tel est le principe posé par l'article 3, clause 6. Et c'est au cours de la discussion de cette clause que la difficulté relative au connaissement reçu pour embarquement a été soulevée. Sans doute, le transporteur est tenu de délivrer un connaissement et ce connaissement fait foi sauf preuve contraire

du chargement et de la consistance du chargement ; mais le transporteur est-il libéré de cette obligation lorsqu'il a remis au chargeur un connaissement reçu pour embarquement avant le chargement des marchandises ? Ce document servira-t-il également à établir une présomption du chargement et de la consistance du chargement ? La question fut posée par M. W.-W. PAINE qui, à la Conférence, était le représentant des banquiers :

M. W.-W. PAINE exposa qu'il avait été délégué par l'Association des Banquiers britanniques, avec un mandat bien défini contre l'emploi du connaissement reçu pour embarquement. Et, en effet, l'usage de ce document est particulièrement dangereux pour les banquiers.

M. W.-W. PAINE rappela la décision rendue par M. le Juge Mc. CARDIE, dans l'affaire DIAMONT ALKALI, que nous avons analysée, aux termes de laquelle, dans le cas où un crédit confirmé avait été ouvert par un banquier, à l'occasion d'un contrat CIF, ce contrat ne pouvait être exécuté au moyen d'un connaissement reçu pour embarquement : « Vous apprécierez de suite, déclara M. PAINE, quelle est l'importance d'une telle décision du point de vue du banquier. Il a ouvert un crédit qui nécessite les documents maritimes habituels ou quelques formules analogues ou encore qui exi-

gent en détail un connaissance, les factures, les polices d'assurances. Nous avons maintenant la décision d'un très docte juge disant que dans l'état des choses le crédit n'est pas confirmé par la présentation d'un connaissance reçu pour embarquement au lieu d'un connaissance ordinaire. Je ne sais ce qu'il est advenu dans ce cas particulier, mais il est bien évident que les documents ont dû être retournés au banquier parce que en acceptant ce document, il n'avait pas rempli les conditions en vertu desquelles il était autorisé à accorder le crédit ». Et, plus loin, M. PAINE déclara encore : « Vous devez, Messieurs, comprendre exactement devant quelles difficultés nous nous trouvons et nous donner les moyens d'y parer, car si nous acceptons des connaissances reçus pour embarquement nous le faisons à nos risques et périls et en contradiction peut-être avec les instructions de nos clients ». Quel est donc le remède ?

M. PAINE s'empresse de déclarer qu'il comprend parfaitement l'utilité pour les commerçants, clients des banques, de retirer de l'armateur un document aussi vite que possible et il est prêt, malgré tout, à admettre que si les commerçants s'entendent pour adopter le connaissance reçu pour embarquement comme un connaissance ordinaire, les banquiers n'auront qu'à s'incliner devant le désir de

leurs clients, à condition, toutefois, d'être couverts par des instructions formelles des clients : « Les banquiers, comme toute autre personne, doivent se tenir au courant de l'actualité et si la communauté commerciale décide que le connaissance reçu pour embarquement est nécessaire ou utile et convenable pour les besoins du commerce, je puis dire sans aller au-delà de mon mandat, que les banquiers reconnaîtront certainement ce désir de la communauté commerciale ». Et M. PAINE conclut qu'il est nécessaire avant de régler le connaissance reçu pour embarquement que les grandes associations commerciales s'entendent pour autoriser, d'une manière générale, les banquiers à accepter le connaissance reçu pour embarquement et M. PAINE demande que soit insérée une résolution ainsi conçue dans le texte des délibérations de la Conférence : « L'Association reconnaît que le connaissance reçu pour embarquement est une nécessité du commerce et recommande une coopération entre tous les intérêts en jeu dans le but d'arriver à une solution des difficultés qui, pour l'instant, s'attachent à l'emploi de ce document ».

C'est ainsi que fut magistralement exposé le point de vue des banquiers. L'avis des armateurs fut exposé ensuite par M. NORMAN HILL. Le représentant des armateurs ne put s'empêcher de regret-

ter tout d'abord la pression qui s'exerce souvent sur les armateurs de la part des intérêts sur cargaison pour obtenir un connaissement embarqué avant même que la marchandise ne soit à bord. Il y a là une fraude certaine et il y a lieu de l'avis de M. NORMAN HILL de bien spécifier que l'armateur ne sera tenu de délivrer un connaissement embarqué qu'après le chargement. Dans ces conditions, si le chargeur est très pressé de faire argent de sa marchandise, il ne pourra obtenir de l'armateur qu'un connaissement reçu pour embarquement. Et M. NORMAN HILL voudrait même qu'il soit établi une sanction contre le chargeur qui exerce une pression irrégulière contre l'armateur. Cette proposition souleva d'ailleurs des protestations de la part de l'assemblée qui trouva indigne des règles de La Haye d'y insérer une clause prévoyant le cas où un armateur aurait accepté de délivrer un connaissement embarqué, sachant partinemment que la marchandise est encore à quai.

Nous avons tenu à analyser brièvement les discussions des principaux intéressés à la Conférence de La Haye, au sujet du connaissement reçu pour embarquement. A la suite de ces discussions fut adopté le texte suivant : « Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du

transporteur aux chargeurs sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « embarqué », pourvu qu'aucun connaissement libellé « reçu pour embarquement ou autre document faisant titre n'ait été précédemment délivré pour ces marchandises. En échange et contre remise d'un connaissement libellé « reçu pour embarquement », le chargeur sera en droit, après l'embarquement des marchandises, d'obtenir un connaissement libellé « embarqué ». Un connaissement libellé « reçu pour embarquement », dans lequel ultérieurement sont insérées par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur, le nom ou les noms du navire ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement sera considéré aux fins de ces règles comme constituant un connaissement libellé « embarqué ».

Cette règle semble donner satisfaction aux différents intéressés : le chargeur, en effet, peut obtenir un connaissement reçu pour embarquement dès la prise en charge de la marchandise par l'armateur, sans attendre l'arrivée du bateau et ce document constate que la marchandise est sous la garde et sous la responsabilité de l'armateur. Le banquier est assuré que si on lui remet un connaissement embarqué c'est que les marchandises sont

effectivement à bord, et s'il accepte un connaissance reçu pour embarquement il sait qu'il n'a en main qu'un gage d'une qualité inférieure. Telles sont les conséquences pratiques de cette clause 7 de l'article 3, mais les membres de la conférence ne se sont pas dissimulé que le connaissance reçu pour embarquement nécessiterait une réglementation spéciale qui ne pourrait être mise au point qu'après une étude approfondie par les intéressés et que les règles de La Haye laissaient substituer, la difficulté tout entière.

Tels sont succinctement exposés les principes admis par la conférence de La Haye au sujet de la responsabilité du transporteur de la force probante du connaissance et des clauses de non responsabilité.

Ces principes, une fois posés, il fallait en assurer la mise en application. La question se posa donc de savoir s'il y avait lieu de recourir à l'adoption volontaire par les intéressés ou à la contrainte d'une convention internationale.

La première solution a été envisagée par la plupart de ceux qui ont souscrit les règles. Ils ne se sont pas refusé à poursuivre l'homologation des règles par une convention internationale, mais beaucoup ont pensé que le résultat désiré pourrait être atteint sans l'intervention législative.

Sans doute, l'adoption volontaire présente des avantages sérieux, mais la difficulté est toujours de donner aux intéressés la certitude que tout le monde observera les règles adoptées, car en cette matière, bien naturellement, les intéressés ont toujours la crainte que leurs concurrents n'essaient d'attirer à eux leur clientèle en lui consentant des avantages non conformes aux accords. Quelle sanction peut-on employer pour assurer le respect des accords? Le système des amendes ne donne généralement que des déboires. Il suppose une organisation de primes de fidélité accordées à la clientèle en vue d'écarter les dissidents. Mais les armateurs qui doivent supporter la charge des ristournes apprécient fort peu ce système.

L'on pourrait se souvenir du système adopté par la Conférence du connaissement de Liverpool pour le commerce des cotons aux Etats-Unis. Ce sont les banquiers qui exercent le contrôle du respect des accords : lorsqu'un armateur a émis un connaissement non conforme aux règles édictées par la Conférence, les banquiers, après quelques avertissements préalables, établissent une sorte de mise en quarantaine de l'armateur défaillant, et refusent d'escompter ses connaissements. Ce système, pour être efficace exige une haute valeur morale des banquiers intéressés et il doit être bien tentant

pour une banque nouvellement installé d'accepter des connaissements non conformes aux accords.

Toutes ces difficultés se révélèrent insurmontables lors des tentatives d'application par adoption volontaire des règles de La Haye. Leur mise en application avait été prévue au plus tard le 31 janvier 1922; il y eut des renvois successifs et il devint bientôt certain que seule une convention internationale serait efficace. C'est ainsi qu'en octobre 1922, le Comité Maritime International, dans sa Conférence de Londres, après avoir apporté aux règles de La Haye, certaines modifications de détail se déclara favorable à la mise en œuvre de ces règles par voie de convention internationale et prépara un projet de convention destiné à être présenté à la Conférence diplomatique qui devait se tenir à Bruxelles, le 17 octobre 1922.

Cette Conférence prit pour base de ses délibérations les règles de La Haye, légèrement amendées, et vota un projet de convention sur l'unification de certaines règles en matière de connaissements.

La Conférence nomma une Commission chargée de résoudre les difficultés que pourrait présenter l'étude de ce projet.

Cette Commission s'est réunie à Bruxelles, du 6 au 10 octobre 1923, sous la présidence de M. Louis FRANCK, président du Comité Maritime Internatio-

nal; M. le professeur Georges RIPERT y représenta la France. Cette Commission arrêta définitivement le texte d'une convention internationale ainsi que celui d'un protocole additionnel à la convention.

Cette Convention est la reproduction légèrement modifiée des règles de La Haye :

En matière de connaissance reçu pour embarquement, les principes sont les mêmes que ceux que nous avons précédemment indiqués : « Lorsque les marchandises ont été chargées, prescrit la clause 7 de l'article 4, le connaissance que délivrera le transporteur, le capitaine ou agent du transporteur sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé « embarqué », pourvu que si le chargeur auparavant, a reçu quelques documents donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document, contre remise d'un connaissance embarqué. Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement sur le document remis en premier lieu le ou les noms du ou des navires sur lesquels la marchandise a été embarquée et la date ou les dates d'embarquement et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, considéré aux fins de cet article comme un connaissance libellé « embarqué ».

La convention n'interdit donc pas l'usage du con-

naissance reçu pour embarquement, mais les controverses que soulève ce document ne se trouvent pas plus élucidées que par les règles de La Haye elles-mêmes. Cependant, on peut tenir pour certain que l'émission d'un connaissance reçu pour embarquement tombe sous le coup des dispositions de la convention relatives à l'interdiction des clauses de non responsabilité, de l'obligation d'identifier la marchandise et en général de toutes les prescriptions qui concernent le connaissance embarqué.

La convention donne le droit nettement défini au chargeur qui a reçu un connaissance reçu pour embarquement d'exiger après le chargement un connaissance embarqué contre remise au transporteur du document précédemment délivré.

Dans certains cas, cependant, le délai entre l'embarquement et le départ du navire est extrêmement bref. Le départ a souvent lieu, au moment où les derniers colis sont déposés sur le pont. Il en résulte une impossibilité matérielle d'établir des connaissances embarqués par confrontation avec les connaissances reçus pour embarquement, aussi la convention donne-t-elle au Capitaine le droit de transformer par annotation sur le connaissance reçu pour embarquement, ce dernier document, en connaissance embarqué. Il est cer-

tain que bien que la convention ne s'explique pas sur ce point, le droit d'exiger cette substitution ou cette transformation n'appartient pas seulement au chargeur; mais encore à tous tiers porteurs régulièrement saisis du connaissance reçu pour embarquement.

Cette convention a été déjà signée par douze Etats représentant plus des deux tiers du tonnage mondial. Le sort de la convention est donc maintenant assuré.

L'adoption de la convention imposant les modifications des législations nationales, l'Angleterre a aussitôt introduit les dispositions de la convention dans une loi du 1<sup>er</sup> août 1924 : *The Carriage Of Goods By Sea Act 1924*, qui est appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1926.

Aux Etats-Unis, un projet de loi a été déposé le 9 janvier 1924, pour modifier l'« Harter Act ». De même, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, en 1924, ont modifié leur législation antérieure.

En Belgique, le texte même de la convention a été introduit dans la loi du 11 janvier 1929.

Enfin, en France, la convention n'a pas encore été ratifiée : un projet de loi tendant à introduire dans notre Droit, les dispositions de la convention, a été déposé, mais ce projet, qui avait été préparé par l'Association française de Droit Mari-

time a été entièrement modifié par la Commission de la Marine Marchande, dans le sens d'une aggravation considérable des obligations du transporteur. Ce projet n'est ainsi plus du tout conforme à la convention. Il est à espérer qu'il ne sera pas voté.

Nous terminerons, ici, notre brève étude sur les règles de La Haye et la Convention Internationale. Il nous avait paru intéressant, après avoir tenté de dégager le caractère véritable du connaissance reçu pour embarquement d'examiner les mesures qui ont été proposées tant en France qu'à l'étranger et par les Conférences internationales pour réglementer l'usage de ce document.

---

## CONCLUSION

---

Nous terminerons, ici, notre étude sur le connaissance reçu pour embarquement. Il est certain que si l'on considère ce document, dans ses rapports avec le connaissance strictement prévu par notre Code de Commerce, il peut paraître difficile de lui attribuer le caractère du connaissance régulier; mais en considérant l'évolution du connaissance régulier que la pratique a complètement transformé, évolution que la Doctrine et la jurisprudence ont consacrée à de nombreuses reprises, nous avons moins de scrupules à indiquer qu'à notre avis le connaissance reçu pour embarquement doit être compris dans la famille légitime des connaissances.

Sans doute, il ne constitue qu'une preuve très relative du chargement, sans doute, il ne peut pas juridiquement servir d'instrument de possession des marchandises; mais comme le connaissance

ordinaire, il fait la preuve complète du contrat de transport, son utilité pratique est telle et il répond si parfaitement au mécanisme des transactions maritimes qu'il paraît opportun d'en favoriser le développement.

Est-ce à dire que tous les efforts faits pour régler l'usage de ce document sont inutiles ? Non, certes. Si l'on veut que le connaissement reçu pour embarquement soit vraiment un instrument utile, il faut qu'il donne toute sécurité à ceux qui l'emploient. Or, il est certain qu'il sera dangereux tant qu'il laissera à l'armateur toute liberté de charger la marchandise sur le navire et dans le délai qui lui plaît.

Nous avons indiqué, à la fin de notre étude, les mesures qui avaient été proposées et même adoptées par la Conférence de Liverpool. Elles nous paraissent encore insuffisantes.

Le connaissement reçu pour embarquement doit imposer à l'armateur le chargement sur un navire déterminé et, si ce chargement n'a pu avoir lieu, l'embarquement sur le navire qui doit, d'après les prévisions possibles, parvenir le premier à destination à quelque armateur qu'il appartienne.

C'est le seul moyen de donner une sécurité presque absolue aux intéressés sur cargaison et aux banquiers. Cette réforme pour être efficace devrait

naturellement être adoptée par une Conférence internationale et sanctionnée par une Convention internationale.

Le principe de réglementation du connaissance reçu pour embarquement par convention internationale a été adopté lors de la conférence de La Haye. Sans doute, cette Conférence m'a conféré au connaissance reçu pour embarquement qu'une force probante bien inférieure puisqu'elle exige qu'il soit complété par la mention d'embarquement qui le transforme en connaissance embarqué; mais l'existence du connaissance reçu pour embarquement est, malgré tout, officiellement reconnue et c'est là un point très important.

Il est possible d'espérer que les futures Conférences Internationales consacreront à ce document une étude plus approfondie et adopteront les mesures qui s'imposent pour faire du connaissance reçu pour embarquement un instrument vraiment pratique des transactions maritimes.

*Le Président,*

G. RIPERT.

*VU : Le Doyen,*

H. BERTHÉLEMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

*Le Recteur de l'Académie de Paris,*

S. CHARLÉTY.



## BIBLIOGRAPHIE

---

- M. MARAIS. — *Le Connaissance reçu pour embarquement en Droit français* (« Revue de Droit Maritime comparé », Tome II, page 1).
- MM. LESUEUR et LUTENDU. — *L'Avenir du Connaissance reçu pour embarquement* (« Revue du Droit Maritime comparé », Tome VIII, page 13).
- M. SAUVAGE. — *Le connaissance reçu pour embarquement* (« Bulletin des Transports », numéro du 1<sup>er</sup> avril 1925, 41).
- M. RENARD. — *La vente CAF en Droit français* (« Revue de Droit Maritime comparé », Tome X, page 1).
- M. COBIANCHI. — *Le Connaissance reçu pour embarquement en Droit italien* (« Revue de Droit Maritime comparé, tome V, page 1).
- M. FODALE. — *Le Connaissance reçu pour embarquement* (*La Corte di Cassazione*, 1926, 712).
- M. BISSHOP. — *Le Connaissance reçu pour embarquement en Droit anglais* (« Revue de Droit Maritime comparé, Tome III, page 12).
- M. W.-W. PAINE. — *Le Connaissance reçu pour embarquement et le Connaissance net contre lettre de garantie au point de vue des Banques* (*Lloyd's List and Shipping Gazette*, numéro du 31 décembre 1926, supp. 3).

*La question du Connaissance pour embarquement et la Conférence du frêt du Pacifique (Lloyd's List and Shipping Gazette, numéro du 8 juillet 1924, 8).*

M. JANTZEN. — *Le Connaissance reçu pour embarquement en Droit Scandinave* (« Revue du Droit Maritime comparé, Tome IV, page 2).

*Le Connaissance reçu pour embarquement : Résolution de la Conférence du Pacifique pour le frêt et l'opinion japonaise (The Scandinavian Shipping Gazette, numéro du 18 juillet 1924, 75).*

Thèse de M. BOUMANN. — Université de Leydé.

M. VAN SLOOTEN. — *Le Connaissance reçu pour embarquement en Droit hollandais.* (« Revue de Droit Maritime comparé », Tome II, page 16).

*Les règles de La Haye* : M. MARAIS, 1926.

M. RIPERT. — *Traité de Droit Maritime*, 3<sup>e</sup> édition.

*L'accueil fait aux règles de La Haye par le Royaume-Uni.* — M. BISSHOP « Revue Internationale de Droit Maritime », XXXIII.

*Les règles de La Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs.* — P. DE ROUGIERS, R. XXXIII).

*Compte rendu critique de la Conférence de La Haye.* — L. DOR, XXXIII).

*Circulaires et publications du Comité des Armateurs de France.*

## TABLE DES MATIERES

---

|                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| AVANT-PROPOS. ....                                                                                                             | 3   |
| INTRODUCTION. — ....                                                                                                           | 7   |
| Le Connaissance.....                                                                                                           | 13  |
| A) Notions générales .....                                                                                                     | 13  |
| B) Preuve du contrat de transport .....                                                                                        | 17  |
| C) Preuve du chargement .....                                                                                                  | 18  |
| D) Possession des marchandises .....                                                                                           | 20  |
| CHAPITRE PREMIER. — Le Connaissance reçu pour<br>embarquement et la difficulté qu'il soulève                                   | 25  |
| SECTION I. — Etat de la Doctrine et de la Jurispru-<br>dence en France et à l'étranger .....                                   | 29  |
| SECTION II. — Examen critique de la difficulté....                                                                             | 81  |
| A) Preuve du contrat de transport .....                                                                                        | 81  |
| B) Preuve du chargement .....                                                                                                  | 90  |
| C) Possession des marchandises .....                                                                                           | 95  |
| CHAPITRE II. — Avantages et inconvénients prati-<br>ques du connaissance reçu pour embar-<br>quement. — Projet de réforme..... | 105 |
| CHAPITRE III. — Règles de La Haye et Convention<br>Internationale de 1924 .....                                                | 117 |
| CONCLUSION .....                                                                                                               | 135 |





